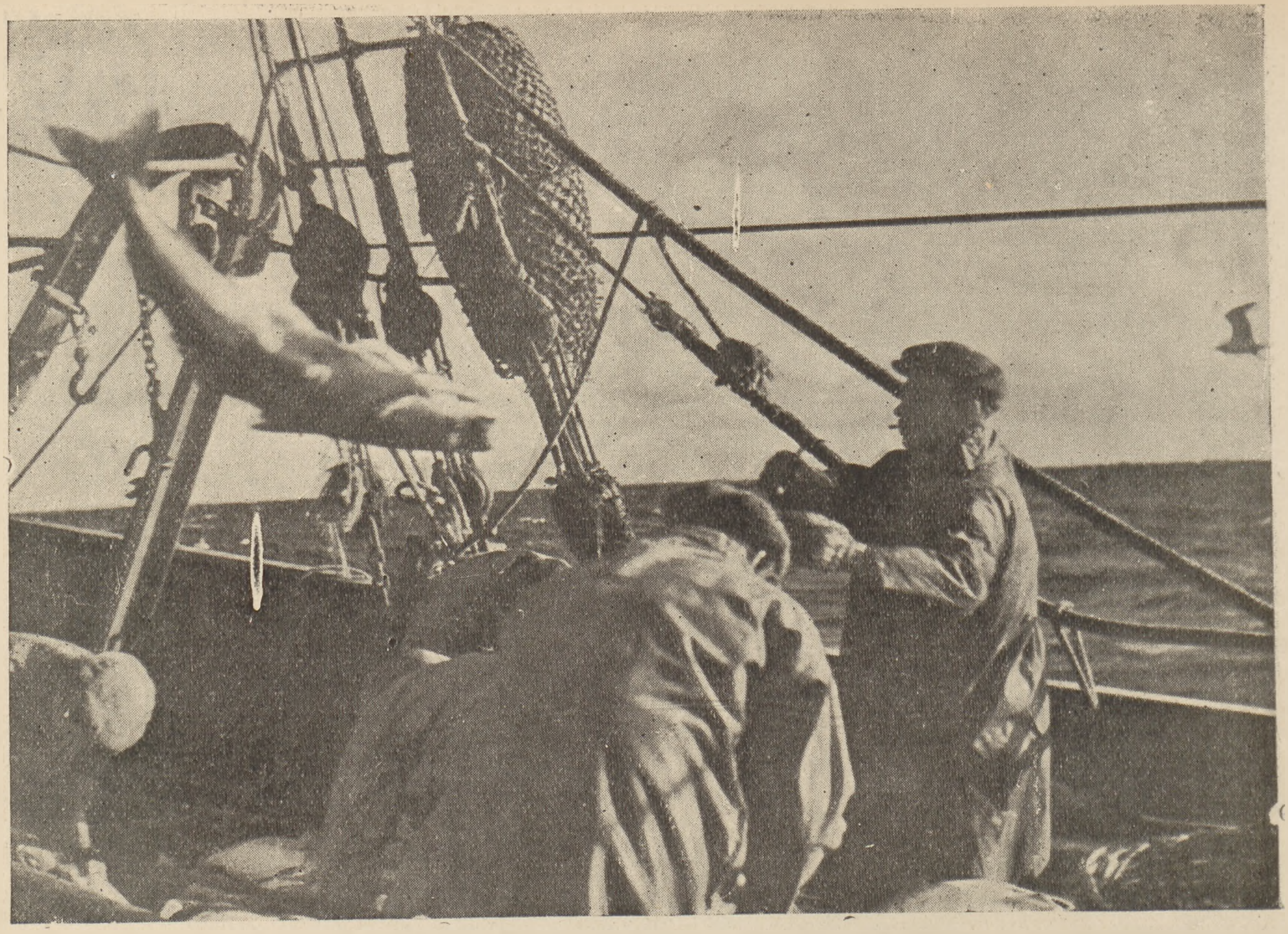


MORZE

N-11 LISTOPAD 1946



Scena z połowów dalekomorskich.



W jesiennym słońcu miły wypoczynek w wolnych chwilach od zajęć.

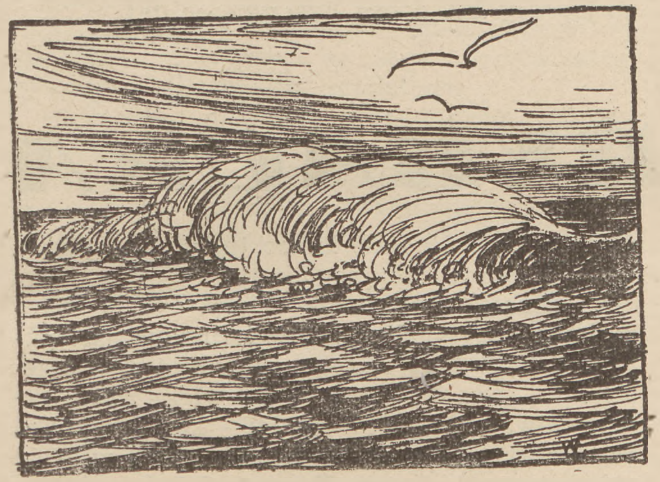
Nowoczesny harpun, służący do polowania na wieloryby.



Okładka tytułowa przedstawia moment zastawiania więcierzy na węgorze w pasie przybrzeżnym.

MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 11 Warszawa, Listopad 1946 Rok XVII

BRZEMIĘ MORZA



Jesteśmy Narodem Morskim!

Winniśmy powtarzać to nieustannie. Pojęcie to winno utkwić głęboko w umysłowości każdego Polaka, towarzyszyć wszystkim poczynaniom codziennym.

Nie tak dawno jeszcze pojęcie to miało swoisty aspekt—uczuciowy, romantyczny. Literatura i publicystyka kazały nam zachwycać się morzem, jego kolorytem, poszumem fal, zapachem morza, krajobrazem, Smętkiem. Dziś morze przestało być „romansem". Stało się źródłem radości narodu, ale i źródłem trosk codziennych.

Do roku 1939 mieliśmy skrawek wybrzeża, długości 130 kilometrów. Dla tego „okna na świat" pracowało zaplecze przeszło 30-milionowej rzeszy narodu. Wystarczył wtedy sam entuzjazm dla dokonania cudów. Wznieśliśmy na wybrzeżu port nowoczesny, wznosiliśmy budowle, rozbudowywaliśmy wszystko. Skrawek wybrzeża dla 30-milionowego narodu mógł być i pozostać nawet „kurortem", plażą, uzdrowiskiem z „Kasynami", ruletkami, atrakcjami dla nierobów.

Dziś jest inaczej. Wybrzeże polskie od roku 1945 to szmat 530-kilometrowej długości z dziesięciokrotnie większą ilością portów, przystani, osiedli gospodarczych i rybackich. To już nie „Kurort" nadmorski, ale połać świata, wymagająca gospodarki nie tyle entuzjastów, ile przewidujących włodarzy.

Ale i zaplecze zmalało. Przetrzebieni przez wojny, walki, przez siepaczy hitlerowskich, gromadzimy się znów, aby wziąć na swe barki trudy doprowadzenia Państwa do norm rozwoju, aby wziąć na się brzemię morza. Musimy gospodarować roztropnie i przezornie, aby to brzemię nie stało się dla nas jarzmem.

Pięciokrotnie wzrósł ciężar obowiązków, jakie nakłada na naród fakt posiadania dostępu do morza. To już nie „okno na świat", ale wrota rozwarły się przed nami.

Pracownicy morza są niewątpliwie jego fanatykami. Walka z żywiołem oddala ludzi morza od wszelkich rozgrywek partyjnych, usuwa na dalszy plan rozterki duchowe. Morze ma własne prawa, którymi się rządzi. Morze absorbuje całkowicie. Wymaga karnej masy, zdyscyplinowanej załogi, ekipy, stojącej zwartą ławą wobec problemów morza. Ludzie morza patrzą innymi oczami na naszą rzeczywistość. Dla nich nie istnieje świat nierealnych problemów, abstrakcyj. Hasłem ich jest — gospodarować, walczyć z żywiołem i przeciwieństwami i zwyciężać przeszkody.

Jakkolwiek oczy pracowników morza wpatrzone są czujnie przed siebie, słuch przynosi raz po raz echa waśni, niezgody z zaplecza.

Człowiek morza dziwi się i nie zawsze może pojąć sens głębszy tych walk z wiatrakami. Ludzie morza mają wiarę we własne siły, mają zapał do walki z żywiołem, ale pragnęliby mieć pewność, że trud ich nie pójdzie na marne. Że nie przefrymarczą go znów, jak ongiś, waśnie i walki wewnętrzne, że nie odpędzą go, nie przepędzą od pracy zbiry hitlerowskie.

Pracownicy morza stoją na jego straży. Na straży zaplecza musi stać rząd silny, czujny, przezorny.

Administracja kraju gwarantować musi porządek i ład wewnętrzny. Ludzie morza mają wiarę w rząd. Dla nich nie darmo zwie się on rządem Jedności Narodowej! Dla nich w nazwie tej tkwi głęboka treść.

Musimy stwierdzić obiektywnie, że Rząd Jedności Narodowej zdobył się na maksimum wysiłków, aby sprawy morskie uporządkować, dać im formy prawne, podstawy finansowe i gospodarcze dla dalszego rozwoju.

Dzień każdy przynosi poprawę stosunków i warunków, ale też narzuca nowe obowiązki. Wczoraj przejęliśmy pod własny zarząd całą Odrę. Dziś przejmujemy urządzenia portowe w Szczecinie. Jutro otrzymamy nowe jednostki flotylli morskiej i rzecznej. Wbijamy nowe słupy graniczne szlakiem Chrobrego na Piastowskiej Ziemi, jako prawni dziedzice tej ojcowizny. Związek Radziecki w wykonaniu uchwał poczdamskich lojalnie i konsekwentnie odstępuje nam coraz to nowe uprawnienia, abyśmy czuli się na tej ziemi włodarzami i gospodarzami. Są to fakty namacalne, sprawdzalne dla każdego, kto chce i umie patrzyć trzeźwo na rzeczywistość.

Niedługo przejmiemy we władanie cały obszar portu w Szczecinie. Niezadługo port szczeciński stanie się rywalem Gdyni w najszlachetniejszym współzawodnictwie o potanienie transportu wywozu. Niezadługo już węgiel i rudy polskie pójdą do portów obcych najkrótszym szlakiem wodnym.

Sukcesy te są osiągnięciami mądrej polityki rządu J e d n o ś c i N a r o d o w e j, który potrafił uporać się z zagadnieniami politycznymi, mającymi doniosły wpływ na gospodarkę morską.

Pracownicy morza wcześniej od innych warstw potrafili ocenić wielkość i doniosłość wysiłków i osiągnięć rządu, bo patrzą własnymi oczami na fakty, dowodzące, że rząd kroczy po właściwej drodze do rozwoju gospodarki narodowej, opartej o brzegi Bałtyku.

Ta ocena ludzi morza niech będzie najmilszą zapłatą rządowi za jego trudy i zachętą do dalszej pracy dla dobra Rzeczypospolitej.

NARADA RYBACKA

Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego zorganizował w Szczecinie w dniach od 27 do 29 września 1946 r. pierwszą w dziejach Polski „Naradę Rybacką". Fakt, że odbyła się ona w takim rozmiarze i że odbyła się właśnie w Szczecinie, miał znaczenie zarówno ekonomiczne, jak polityczne. Narada Rybacka miała za zadanie podsumowanie dotychczasowych osiągnięć i ustalenie wytycznych gospodarczych dalszego rozwoju rybołówstwa morskiego w Polsce, a równocześnie stała się, przez twardą treść wypowiedzi uczestników, manifestacją przeciw wszelkim zakusom, zmierzającym do jakiegokolwiek okrojenia naszych granic na zachodzie.

W prezydium Narady zasiedli: Ob. Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr. S. Jędrychowski, ob. Wiceminister dr. K. Petrusewicz, Dyrektor Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego dr. Fr. Lubecki, Wojewoda szczeciński Borkowicz, Prezydent m. Szczecina Zaremba oraz przedstawiciele władz administracji rybackiej dr. Cięglewicz, dr. Bogucki, mgr. Milanowski, inż. Gumowski, nacz. Walczuk i przedstawciele rybaków: ob. Aleksander Litwinowicz, ob. Anastazy Konkel i ob. Jan Herman. W Naradzie uczestniczyło ponad 1000 osób.

Przemówienie wstępne Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego nadało linię programową obradom, syntetyzując zagadnienia podstawowe dotychczasowych osiągnięć polskiego rybołówstwa morskiego i precyzując plan pracy na przyszłość w oparciu o ugruntowanie przynależności nowego wybrzeża do Polski, o zespolenie wszystkich elementów rybackich autochtonicznych i napływowych we wspólnocie pracy oraz o wyzyskanie obecnej niezwykle dogodnej koniunktury dla rybołówstwa, wynikającej tak z obfitości ryb na Bałtyku po tej wojnie, jak z deficytu aprowizacyjnego kraju.

Doskonale opracowane referaty były bazą wyjściową dyskusji. Zostały poruszone następujące tematy: „Stan naszego rybołówstwa w przeszłości" — dr. Waleriana Cięglewicza, „Stan rybołówstwa w innych krajach" — kpt. Józefa Teresińskiego, „Rola administracji rybnej w życiu rybołowstwa" — mgr. Konrada Kierkowskiego, „Wyzyskanie portów polskich dla rybołówstwa" — mgr. Ludwika Milanowskiego, „Organizacja rybołówstwa bliższego" — ob. Juliusza Hebla, „Osadnictwo rybackie" — inż. Jana Gumowskiego, „Problem zbytu ryby i ceny" — ob. Burhardta, „Przetwórstwo rybne" — mgr. Gałeckiego, „Kredytowanie rybołówstwa dalekomorskiego" — ob. Stanisława Sokołowskiego, „Problem załóg dla statków rybackich dalekomorskich" — dr. Mieczysława Boguckiego, „Organizacja rybołówstwa dalekomorskiego" — kpt. Zbigniewa Żebrowskiego i „Import" — dr. Żarneckiego. Wysoki poziom referatów tak pod względem erudycji fachowej, jak i praktyczności rozwiązań nadał ton b. ożywionej i niezwykle ciekawej dyskusji, która naświetliła zagadnienia z punktu widzenia praktyki rybackiej Głos w dyskusji zabierali przedstawiciele wszystkich elementów rybołówstwa polskiego, reprezentowane były spółdzielczość, rybactwo indywidualne i inicjatywa państwowa.

Dyskusja poruszyła wszystkie bolączki naszego rybołówstwa z punktu widzenia technicznego i organizacyjnego, jak również nie pominęła zagadnień natury ogólno państwowej, jakimi są: kwestia konieczności wysiedlenia rybaków niemieckich, dopuszczających się nieuczciwej konkurencji i posuwających się nawet do sabotażu

niszczenia sprzętu, zdobywanego z takim trudem dla obsłużenia chociażby w minimalnym zakresie potrzeb kraju i kwestia zmniejszenia deficytu aprowizacyjnego w drodze ogólnej polityki handlu rybą i zwiększenia jej spożycia.

Prócz tego dyskusja poruszyła również zagadnienia pracy rybaków, braki sprzętu i taboru, trudności natury materialnej w tym zakresie i dysproporcję wysiłku i efektów tej pracy.

Nie pominięto kwestii braku fachowców i rozwiązań, zmierzających do przeszkolenia odpowiedniej ilości nowego narybku rybackiego na pływania zarówno dalekomorskie, jak i połowy bliskie.

Wszystkie te zagadnienia znalazły swój wyraz w ostatecznych rezolucjach Narady Rybackiej, które dały syntezę wniosków Narady i postulatów na przyszłość.

Dla opracowania rezolucji wyłoniono 5 komisyj: 1) społeczną, 2) portów i osadnictwa, 3) organizacji rybołówstwa, 4) zbytu i przetwórstwa rybnego i 5) finansowo-kredytową.

Czołowym wnioskiem było żądanie pełnego wykonania uchwał poczdamskich, usunięcia wszystkich Niemców, pozostających dotychczas w osiedlach rybackich i oddania tych osiedli i sprzętu rybackiego polskim osadnikom rybackim.

Całość rezolucji zmierzała do rozwiązań praktycznych najbardziej palących zagadnień rybołówstwa morskiego i tak dla wypełnienia zadań szkoleniowych system nauczania winien pójść dwoma torami, mianowicie obok szkolenia na kursach prywatnych, należy zorganizować kurs dla rybaków kutrowych przy Państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Dla wykorzystania w pełni możliwości szkolenia morskiego i osiągania najlepszych wyników szkolenia należy powiązać ośrodki szkoleniowe ze Związkiem Zawodowym Rybaków.

Jeżeli chodzi o organizację rybołówstwa dalekomorskiego i przybrzeżnego z punktu widzenia baz portowych, zawnioskowano utworzenie dwóch zasadniczych środowisk rybackich połowów dalekomorskich i handlu, oraz przemysłów pomocniczego i przetwórczego — w Gdyni, uzupełnionej rejonem Gdańska i Bonsaku i w Szczecinie, uzupełnionym obszarem portowym Świnoujścia. Reszta portów i ujścia rzek wzdłuż całego wybrzeża powinna zachować charakter podstawy dla rozwoju rybołówstwa przybrzeżnego oraz bałtyckiego na pełnym morzu. Wniosek ten uzupełnia żądanie przyśpieszenia wyposażenia w/w portów w odpowiednie urządzenia portowo-rybackie, oraz wprowadzenia sprawy osadnictwa rybackiego do trzyletniego planu ogólno-państwowego wraz z przewidzeniem kredytów na odbudowę osad, zapomóg dla osadników na zagospodarowanie się i szkolenie oraz rozpatrzenia możliwości przyznania specjalnych ulg podatkowych osadnikom. Równocześnie Narada Rybacka stwierdza konieczność wykorzystania wszelkich możliwości rozwoju naszego rybołówstwa w drodze osiągnięcia produkcji ryby, pozwalającej na zastąpienie niedoboru artykułów mięsnych w 10 — 15% połowami na Bałtyku, zaś reszty połowami dalekomorskimi.

Dalszym zagadnieniem, związanym z wyżej omówionym, było żądanie produkcji taboru pływającego na rok 1947 w ilości nie mniejszej niż 50 kutrów i 200 łodzi rybackich przybrzeżnych i pełnomorskich, przyczym plan ten nie powinien naruszyć bieżącego programu produkcji 33 kutrów, który winien być wykonany w obrębie roku gospodarczego 1946 w 100%. Dla wykonania tego planu winny być stworzone 2 ośrodki przemysłu szkutniczego dla produkcji seryjnej— jeden dla Okręgu Gdynia — Gdańsk, drugi dla Okręgu Szczecińskiego.

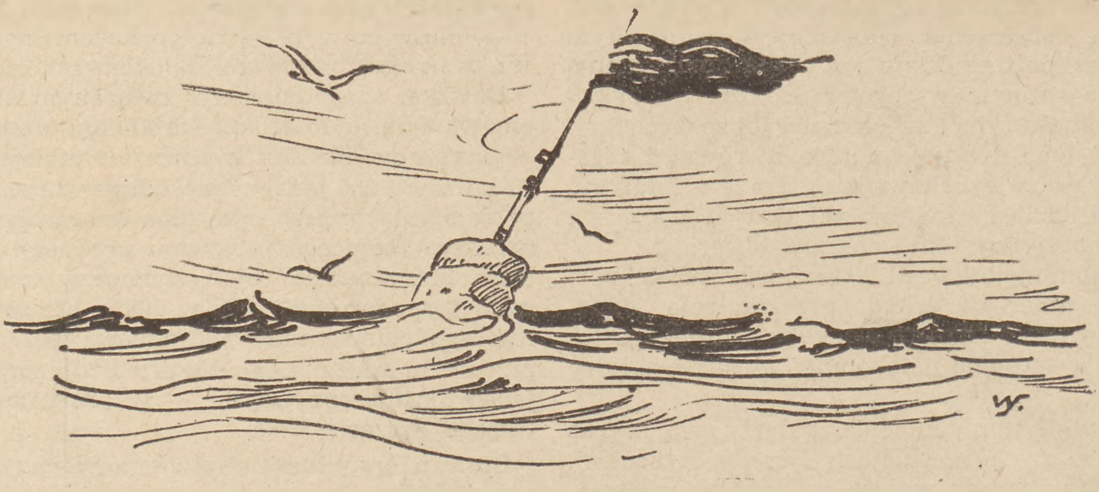
Sprawa organizacji zbytu omówiona została we wniosku, stawiającym tezę swobodnej i lojalnej współpracy trzech sektorów: państwowego, spółdzielczego i prywatnego, przy okresowym ustalaniu cen ryby i przyznaniu jak największych kredytów na budowę chłodni, zamrażalni na Wybrzeżu oraz taboru chłodniczego. Z powyższym wiąże się ściśle zagadnienie zniesienia ograniczeń wagowych przesyłek kolejowych i obniżenia taryf kolejowych na transporty ryb morskich. Poza tym jeszcze wysuwa się kwestia konieczności zsynchronizowania spraw rozwoju przetwórczego przemysłu rybnego, ze względu na ścisłą współzależność stałego zwiększania połowów morskich do odpowiedniego przygotowania przemysłu rybnego.

Ostatnim wreszcie zagadnieniem była sprawa utworzenia Komitetu Gospodarczego Rybołówstwa Morskiego dla wykonania następujących zadań: opracowania długoletniego planu rozbudowy rybołówstwa morskiego w uwzględnieniu zamierzeń wszystkich trzech sektorów, opracowania w każdym roku planu finansowego dla realizacji zamierzeń inwestycyjnych według kolejności potrzeb zorganizowania ubezpieczenia wzajemnego rybackiego taboru pływającego i utrzymanie stawek ubezpieczeń na niskim poziomie.

W ścisłym powiązaniu z tym pozostaje rozbudowanie Banku Rybaków Morskich w Gdyni, jako instytucji obejmującej wszystkich zainteresowanych w centralizacji zaopatrzenia rybołówstwa bałtyckiego w sprzęt i inne materiały niezbędne dla wykonywania przez rybaka swego zawodu.

Narada Rybacka zakończyła się pod ważkim wrażeniem osiągnięcia porozumienia czynników dyspozycyjnych z ogółem rybactwa w zrozumieniu jego potrzeb, przy równoczesnym zrozumieniu ze strony uczestników zjazdu całej linii programowej Państwa odnośnie zagadnienia rybołówstwa morskiego.

Mgr Regina Maciejewska



Rybołówstwo morskie

Ćwierć wieku minęło, jak pionierzy polskiego rybołówstwa morskiego rozpoczęli próby nad wąskim skrawkiem morza. Pierwsze wysiłki nie były owocne. Dopiero z rozbudową pierwszego portu polskiego — Gdyni, powstały realne możliwości rozwoju rybołówstwa morskiego na szerszą skalę.

Korzystanie z obcych wzorów w odmiennych i trudniejszych warunkach naszych nie zawsze było możliwe. Tymbardziej, że historia rybołówstwa w innych krajach stwierdzała, że rozwój tej dziedziny jest trudny — połączony z ryzykiem i dużymi ofiarami. Klasycznym tego przykładem jest rybołówstwo Wielkiej Brytanii, które dopiero w drugiej połowie XIX wieku świetnie się rozwinęło, mając poza sobą blisko 2 wieki nieudolnych i kosztownych prób, a przecież warunki angielskie były doskonałe w porównaniu z naszymi.

Przy kompletnym braku zainteresowania tą dziedziną ze strony społeczeństwa i nikłej pomocy czynników państwowych, postęp był powolny. Lecz przy zastosowaniu właściwych metod pracy i należytej organizacji, poczynając od 1928 r. rybołówstwo morskie weszło na właściwe tory, choć dopiero w ostatnich latach przed wojną zaczęło odgrywać poważną rolę w życiu gospodarczym Państwa.

W miarę doskonalenia metod pracy i powodzenia pionierskich poczynań administracji rybackiej, Państwo przeprowadzało stopniowo podstawowe inwestycje, jak budowa portów rybackich, urządzeń chłodniczych i składowych, budowa stoczni i t. p. Państwo finansowało również badania naukowe i szkolenie kadr fachowców, oraz popierało przy pomocy różnych ulg i ułatwień gospodarczych, zdrową i uczciwą inicjatywę prywatną. Dlatego szybko rozwijał się na wybrzeżu przemysł przetwórczy, rybołówstwo kutrowe na wodach Bałtyku, oraz rybołówstwo dalekomorskie lugrowe (śledziowe) i rybołówstwo trawlerowe na Morzu Północnym i dalszych wodach.

Pierwszym z elementów, rokujących powodzenie w podjętej obecnie na szeroką skalę rozbudowie rybołówstwa morskiego, jest zdobyte doświadczenie w okresie pracy przed wojną. Z żalem tu stwierdzić należy brak czołowych twórców naszego rybołówstwa, a mianowicie: ś. p. Profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego — dr. Michała Siedleckiego, pierwszego prezesa Morskiego Instytutu Rybackiego i delegata Rządu do Międzynarodowej Rady dla Badań Morza, zamordowanego przez Niemców w Oranienburgu w 1940 r. Niemniej wielką stratę rybołówstwo poniosło w osobie zmarłego w kwietniu 1946 r. — Antoniego Hryniewieckiego, Wicedyrektora Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, byłego długoletniego Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni, doświadczonego inspektora rybołówstwa na Morzu Kaspijskim jeszcze przed pierwszą wojną europejską.

Podstawą dla rozwoju rybołówstwa jest obecnie nasze rozległe wybrzeże z 3-ma dużymi portami, kilkoma portami drugiej klasy oraz kilkunastu przystaniami rybackimi. Przesunięcie wybrzeża na zachód zbliża nas do bogatych terenów Morza Północnego, zwiększając poważnie nasze możliwości połowów. Szczecin, względnie Świnoujście, dają możliwości stworzenia rybołówstwa lugrowego, bez konieczności korzystania z baz zagranicznych, co ze względu na geograficzne położenie Gdyni było konieczne. Oczywiście, możliwość ta, do której dążyć należy z wielu względów gospodarczych, w grę wchodzi jedynie przy zastosowaniu szybkich i pojemnych nowoczesnych lugrów.

Trzecim i niezmiernie doniosłym czynnikiem, który i przed wojną był podstawą możliwości rozwojowych dziedziny omawianej — to wielka pojemność naszego rynku.

Przed wojną, w początkowych latach, pokrywaliśmy z własnych połowów do 30% wewnętrznego spożycia ryby morskiej. Ogromną większość spożycia wewnętrznego, ponad 60 — 70%,

pokrywał import ryby, głównie śledzi, z zagranicy. W okresie pierwszej niepodległości około pół miliarda złotych wydano na import ryb i przetworów rybnych. A przecież spożycie ryby morskiej w Polsce było b. niewielkie, wahające się od 1,6 kg. do 3,2 kg. na mieszkańca. Dodatkowo spożywca płacił duże koszty pośrednictwa obcego — importerom śledzi, osiadłym w Gdańsku i związanym węzłami pokrewieństwa rodzinnego i firmowego z solarzami angielskimi. Gdański monopol w imporcie śledzi obalała stopniowo Gdynia, która w 1938 r. miała obroty śledziem dochodzące do 40% ogólnej cyfry importu.

Skarb Państwa w omawianym okresie, w postaci cła, pobrał ponad 150 milionów złotych od importu ryb. Niestety, cło to miało charakter wybitnie fiskalny, gdyż całość wydatków Państwa na rybołówstwo morskie, łącznie z wszelkimi inwestycjami portowymi i chłodniczymi dla potrzeb rybołówstwa, wyniosła niewiele ponad 20% powyższej sumy.

Wysokość sum, zainwestowanych przez Państwo na cele rybackie przed wojną, wyniosła około 30 milionów złotych. Wskutek tych inwestycyj, rokroczna oszczędność w bilansie handlowym stanowiła około 10 milionów złotych (Rocznik Morski i Kolonialny, 1938 r.). A przecież wchodziły tu w grę tak wolno rentujące się obiekty, jak: porty rybackie, chłodnie itp.

Trzeba przytym wziąć pod uwagę kryzys gospodarczy i mniejszą znacznie wartość złotego przed okresem deflacji 1932 — 1934 r., w którym inwestycje wspomniane były dość pokaźne. Inwestycje w taborze rybackim rentują się zazwyczaj znacznie szybciej i przeciętnie można obliczyć ich zwrot w stałym uaktywnieniu bilansu handlowego, po okresie około półtora roku.

W zmienionym obecnie układzie gospodarczym, moment ten posiada kapitalne znaczenie, jakiego nie posiadał przed wojną, gdzie podstawą kalkulacji dla wszelkich inwestycyj była rentowność przedsiębiorstwa prywatnego, przez co względy natury ogólno-gospodarczej w znacznie mniejszym stopniu mogły być brane pod uwagę. Mimo to, w ostatnich latach przed wojną można było zaobserwować poważny przypływ prywatnych kapitałów do rybołówstwa. Należy jednak stwierdzić fakt, że inicjatywa prywatna w dziedzinie rybołówstwa była zjawiskiem wtórnym, spowodowanym przez poważne inwestycje państwowe.

Rozwój spożycia ryby w Polsce, wobec braku pogłowia inwentarza żywego po wojnie, jest ułatwiony. Poważny impuls znajduje rybołówstwo morskie w tym, że w przeciwieństwie do lądu, na którym nastąpił wielki ubytek mięsa, ilości ryb w morzach i oceanach wzrosły ogromnie, wskutek ograniczenia połowów w czasie wojny.

Zagadnienie aprowizacji kraju po ostatniej niszczycielskiej wojnie, stało się kwestią palącą i znalazło istotny swój wyraz w planie odbudowy gospodarczej, który przewiduje rozwój własnych połowów do 83 tys. ton ryby (24 tys. ton w roku 1936) na koniec trzechlecia 1947—1949, co odpowiada spożyciu na głowę w wysokości 3,3 kg., czyli nieco więcej niż w roku dobrej koniunktury w roku 1929.

Spożycie mięsa w Polsce, które przed wojną wynosiło około 22 kg. na mieszkańca, spadło po wojnie do mniej więcej 1/3 tej ilości. W ciągu 10-letniego okresu (1956) odbudowy stanu pogłowia zwierzęcego w Polsce, przewiduje się wzrost spożycia ryby morskiej do 10 kg. na mieszkańca. Jednocześnie spożycie mięsa powinno wrócić przynajmniej do normy przed wojną. Będzie to możliwe dzięki przesunięciu dużej części ludności wiejskiej do miast, gdzie ludność jest z reguły znacznie większym spożywcą nie tylko mięsa, lecz również i ryby, z uwagi przede wszystkim na łatwy dowóz tego produktu do dużych skupisk ludności i możliwe powstanie urządzeń chłodniczych i składowych w miastach.

Przewidywany w niedługim okresie proces



Połów śledzi u wybrzeży Norwegii

uprzemysłowienia i urbanizacji kraju, zapewnia pomyślny rozwój rybołówstwa morskiego i na odwrót, dostatek taniej ryby przyśpieszy obniżenie cen artykułów przemysłowych, tak pożądane przez ogół ludności rolniczej. Koszty żywności są podstawowym elementem kosztów produkcji przemysłowej. Słyszy się nieraz zdanie, nie pozbawione słuszności, że tanie produkty przemysłu Japonii przed wojną w dużej mierze zawdzięczali Japończycy rybie, która obok fasoli i ryżu, stanowiła podstawę ich diety.

Jak wydajnym źródłem taniego białka jest rybołówstwo, przykładem służyć może Norwegia, gdzie rybołówstwo (połów ok. 1 miliona ton ryby, ludność — 2,7 miliona) dostarczało na głowę około 330 kg. ryby, podczas gdy Polska, przy dość rozwiniętej hodowli, nie była w stanie dostarczyć 30 kg. mięsa na głowę. Nic więc dziwnego, że ryba morska może być dużo tańszym środkiem odżywczym od mięsa, nie stwarzając (przy pewnym poziomie dobrobytu gospodarczego) uciążliwej konkurencji dla wytworów rolnictwa.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, że rybołówstwo morskie w ogólno-państwowym planie odbudowy kraju stanie się poważnym czynnikiem, łączącym w integralną całość szereg istotnych zagadnień gospodarczych, politycznych i społecznych, jak rozwiązanie osadnictwa rybackiego, zadośćuczynienie potrzebom aprowizacji kraju, uniezależnienie się od importu ryb, stworzenie podstaw dla przemysłu przetwórczego i przemysłów pomocniczych i t. p. Przez zharmonizowanie wszelkich warunków, niezbędnych dla osiągnięcia zamierzonych efektów gospodarczych, objęcie planem gospodarczym tej nowej dziedziny życia gospodarczego, zapewni jego szybki i pomyślny rozwój.

Jan Pieczara

RYBOŁÓWSTWO I PRZETWORY RYBNE

Badania te mają na celu stworzenie podstaw dla racjonalnej eksploatacji morza, wyszukiwanie nowych terenów i ulepszanie techniki łowu, wreszcie wprowadzanie nowych metod i ulepszanie starych, stosowanych w przemyśle przetwórczym.

Stworzenie podstaw dla racjonalnej eksploatacji morza, t. zn. pilnowanie, aby połowy ryb w danym rejonie nie przekraczały dopuszczalnych granic, nie naruszając szkodliwie stada, czyli zapasów ryb i równowagi występującej w przyrodzie, wymaga znajomości biologii poszczególnych gatunków ryb, występujących w tym rejonie oraz stosunku tych ryb do innych obok nich żyjących organizmów zwierzęcych i roślinnych, a ponadto ustalenia produktywności tego rejonu i zachodzących z roku na rok fluktuacji zapasów wraz z wyjaśnieniem ich przyczyn.

Badanie biologii poszczególnych gatunków ryb sprowadza się do poznania tempa wzrostu, przebiegu dojrzewania płciowego, okresu i miejsca tarła, odżywiania i migracji. Odżywianie winno być badane łącznie z ilościowymi i jakościowymi studiami planktonu i fauny dennej, stanowiącej pokarm ryby. Dla wyjaśnienia wędrówek ryb, a zwłaszcza masowych migracji, konieczną jest znajomość prądów, temperatury, zasolenie i zawartość gazów w wodzie. Ponieważ poszczególne rejony morza czy oceanu, chociaż daleko od siebie położone, związane są z sobą systemem prądów, dlatego badając dany rejon morski, należy zdawać sobie sprawę ze stosunków biologicznych rejonów sąsiednich. Zmiana kierunku prądu w jednym miejscu może wywrzeć silny wpływ na stosunki biologiczne miejsc nawet bardzo odległych.

Dla ustalenia produktywności danego rejonu oraz badania fluktuacji jego zapasów rybnych, koniecznym jest prowadzenie doświadczalnych połowów, oraz statystykę dziennych połowów, opartej na dokładnych zapisach wagi ryb przywożonych do portów przez poszczególne statki rybackie, łącznie z połowem rybaków na terenach przybrzeżnych. Celem wyjaśnienia przyczyn obserwowanych fluktuacji zapasów rybnych, należy przeprowadzać analizę składu połowów każdego gatunku ryb pod względem długości, wieku i dojrzałości płciowej, opartą na możliwie dużych i często pobieranych próbach. Znajomość stanu zapasów ryb w danym rejonie i zachodzących z roku na rok fluktuacji, pozwala na dokonywanie prognozy połowów na lata następne.

Opisane badania prowadzone są przy pomocy specjalnych statków badawczych i odpowiednie laboratoria morskie, wyposażone w aparaturę techniczną i personel specjalistów morskich. Personel ten stanowią biologowie ze specjalizacją w kierunku badań planktonu zwierzęcego, roślinnego, fauny dennej i poszczególnych gatunków ryb, chemika, który bada zasolenie wody i układ warstw wodnych o rozmaitym zasoleniu w morzu, a ponadto zawartość gazów w wodzie i związek pomiędzy rozprzestrzenieniem tych składników, a rozmieszczeniem świata zwierzęcego i roślinnego i wreszcie fizyk, prowadzący badania nad temperaturą wody, przenikaniem światła w wodzie i ruchem prądów wodnych.

Wszystkie wyżej opisane badania dają podstawę do zarządzeń ochronnych, obejmujących czas i miejsce połowu poszczególnych gatunków ryb, narzędzia połowu (rozmiary oczek tkaniny siet-

nej) oraz minimalną długość ryby, dozwolonej do odłowu.

W laboratoriach morskich prowadzone są również badania w kierunku pewnego rodzaju melioracji mórz — sztucznej hodowli i rozprowadzenie, względnie przenoszenia gatunków ryb z jednego rejonu do drugiego. Pozytywne rezultaty pod tym względem osiągnęły Stany Zjednoczone, przenosząc jeden z gatunków śledzia z Oceanu Atlantyckiego do Spokojnego i rozprowadzając go do przemysłowej ilości. ZSRR, dysponując na południu zamkniętymi morzami, zdziałał również dużo w tym kierunku, przenosząc rozmaite gatunki ryb z jednego morza do drugiego.

Wyszukiwanie nowych terenów i ulepszanie techniki łowu dokonywane być musi głównie za pomocą statków badawczych, albowiem zawodowi rybacy są z natury naogół konserwatywni i sami niechętnie podejmują próby, których koszt jest znaczny, a opłacalność nie jest im z góry znaną i zapewnioną. Dopiero kiedy widzą pozytywny rezultat połowu statku doświadczalnego, powracającego z nowego terenu, wówczas budzi się w nich zainteresowanie i chętnie naśladują taki przykład.

Badania sposobów konserwowania ryb i techniki przemysłu przetwórczego obejmują doświadczenia nad chłodzeniem i zamrażaniem, wędzeniem, soleniem ryb i produkcją konserw. Doświadczenia te połączone są z badaniem trwałości każdego produktu oraz wpływu konserwacji na jakość mięsa ryby. Dla prowadzenia tych badań istnieją specjalne laboratoria z odpowiednią aparaturą techniczną i zastępem specjalistów z zakresu przemysłu.

Mgr. Walerian Cięglewicz

Rybackie osadnictwo nadmorskie

Odzyskanie prastarych ziem piastowskich na zachód i wschód od Gdyni, powiększające dostęp Polski do morza w porównaniu z rokiem 1939 prawie pięciokrotnie, w zestawieniu z olbrzymimi zniszczeniami, jakie spowodowała przechodząca nawałnica, postawiła administrację polskiego rybołówstwa morskiego wobec ogromu zadań.

Nie tylko należało odbudować dawny odcinek Wybrzeża, nie tylko przejąć i zagospodarować Wybrzeże odzyskane, lecz także zapewnić potrzebną ilość materiału ludzkiego, któryby zawodowo trudnił się rybołówstwem.

Dopóki nie będziemy mieli dostatecznej ilości rybaków, dopóty, choć byśmy w 100% odbudowali zniszczenia, uzupełnili flotę rybacką do stanu przedwojennego, nie będziemy mieli gwarancji, że rybołówstwo morskie wypełni pokładane w nim nadzieje, że dostarczy Państwu potrzebne ilości pożywienia w postaci ryby, zmniejszając tym samym jej import i odpływ dewiz z Kraju.

Osadnictwo rybackie obejmuje tereny położone na wybrzeżu morskim, oraz nad Zalewami: Szczecińskim i Świeżym. Szerokość pasa nadbrzeżnego, branego pod uwagę przy osadnictwie rybołówstwa morskiego ogranicza się do 3 kilometrów wgłąb kraju z małymi odchyleniami, np. przy jeziorze Gardno oraz w rejonach niektórych portów rybackich. W ten sposób utrzymamy tę wielką korzyść, jaką jest dla Polski szeroki dostęp do morza, oraz będziemy mieli gwarancje jak najintensywniejszej eksploatacji żywnościowych surowców morza.

Wybrzeże Bałtyku otrzymawszy ten zastrzyk polskości wiąże się organicznie z Macierzą. Rzesze rybaków morskich dostarczać będą w przyszłości cennego elementu dla potrzeb marynarki wojennej i handlowej. Będą to ludzie od dzieciństwa oswojeni z morzem, przywykli je traktować jako żywicielkę i warsztat pracy zarazem. Stąd wniosek, że akcja osadnictwa rybackiego nie jest czymś odrębnym. Wiąże się ona jak najściślej z innymi elementami w całości zagadnień polityki morskiej.

Osadników-rybaków, ze względu na charakter ich pracy, jak też i na miejsce osiedlenia, podzielić można na trzy grupy: rybacy łodziowi, kutrowi i dalekomorscy.

Rybołówstwo łodziowe absorbować będzie największą ilość osadników rybaków. Osady tego typu będą rozmieszczone równomiernie wzdłuż całego wybrzeża, gdyż łodzie rybackie nie wymagają żadnych specjalnych urządzeń i przybijać mogą prawie w każdym miejscu naszego Wybrzeża.

Osady rybaków kutrowych będą się skupiać wokół wszystkich portów rybackich, rybołówstwo zaś dalekomorskie — w portach dużych, zaopatrzonych w konieczne urządzenia, a więc w pierwszym rzędzie: w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku.

Przy każdej osadzie winna się znajdować mała, do 3 ha działka rybacka. Zapewni ona konieczną samowystarczalność osadnika w zakresie produktów rolnych, gwarantując jednocześnie przez swój niewielki rozmiar, że nie przerzuci się on całkowicie, bądź też częściowo na rolnictwo, traktując rybołówstwo jako zajęcie uboczne.

Brak odpowiedniego materiału ludzkiego nie pozwala osiedlić na Wybrzeżu zawodowych rybaków morskich. W pierwszym rzędzie należy więc wziąć pod uwagę rybaków słodkowodnych. Obznajmieni z rybołówstwem, wprawdzie na innych zasadach i metodach pracy, po odpowie-

dnim przeszkoleniu winni się stać dobrymi rybakami morskimi. Można też wybierać chętnych spośród zdemobilizowanych żołnierzy i marynarzy oraz repatriantów i przesiedleńców.

Osiągnięcie jak najlepszych wyników w organizowaniu osadnictwa rybaków, oparte jest w dużej mierze na zagadnieniu rodziny rybackiej. Rybak posiadający rodzinę, z jednej strony musi się troszczyć o jej utrzymanie, z drugiej zaś ma dzielnych pomocników w wykonywaniu swego rzemiosła. Osadnik, przybywający na nowy teren z rodziną, daje daleko większą gwarancję pozostania przy pracy, aniżeli osadnik samotny.

Z uwagi na spolszczenie Wybrzeża, repatriacja Niemców należy do spraw najpilniejszych. O ile zaś na okres przejściowy musimy się posługiwać elementem niemieckim, należy zatrzymać wyłącznie tych fachowców, których nie posiadamy u siebie, a więc: szkutników, sieciarzy, bednarzy i specjalistów przetwórstwa konserwowego. Zatrzymywanie rybaków — Niemców jako instruktorów okazało się wysoce szkodliwe, gdyż osadnik przyzwyczaja się wysługiwać tanią siłą najemną, pracę swoją ograniczając jedynie do roli pośrednika handlowego.

Skuteczne i trwałe związanie osadników z rybołówstwem, oraz zapewnienie im egzystencji, łączy się z zagadnieniem przydziału taboru i sprzętu rybackiego. Tabor i sprzęt rybacki należy przydzielać do użytkowania poszczególnym osadnikom — rybakom, względnie tworzonym przez nich spółkom i spółdzielniom. Tabor nie może być przydzielony na własność, dopóki nie będzie gwarancji, że osadnik posiada pełne kwalifikacje do wykonywania swego zawodu.

Z kwestią przydzielania taboru i podnoszenia wydajności pracy, wiąże się ściśle szkolenie nowych adeptów sztuki rybackiej oraz doszkalanie już zaawansowanych (np. rybaków słodkowodnych). Należy stworzyć specjalną szkołę dla rybaków dalekomorskich, oraz szereg kursów lotnych, dla osadników skierowanych wprost do osad rybackich.

Dla stworzenia popytu na plon pracy rybaka, należy zorganizować wiele gałęzi przemysłu pomocniczego (jak np. przemysł konserwowy). Ludziom ,pragnącym poświęcić się pracy w tej dziedzinie, Państwo powinno zapewnić opiekę i poparcie.

Racjonalne zagospodarowanie Wybrzeża nakazuje przeprowadzić pewną akcję przesiedleńczą w odniesieniu do dawno osiadłych rybaków — Polaków — na nowe tereny. Stanowiliby tam oni cenny element instruktorski. Rzecz jasna, że akcja ta nie może w żadnej mierze krzywdzić przesiedleńców.

W całokształcie polityki rybołówstwa, ważne zadanie mają do spełnienia Spółdzielnie rybackie. Winny one wynajdywać dla rybaków dogodne rynki zbytu oraz zaopatrywać ich we wszelkie potrzebne materiały i pomoce techniczne.

Dla stworzenia jednolitej polityki rybołówstwa morskiego, należy wydać odpowiednią ustawę, która upoważniłaby Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego — Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego do przeprowadzenia osadnictwa w pasie przybrzeżnym o szerokości 3 km. Ustawa taka będzie rękojmią najbardziej owocnej pracy, powiązanej z innymi elementami polityki morskiej.

Osiedlenie odpowiedniej ilości rybaków wiąże się jednocześnie z Planem Inwestycyjnym oraz z zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego na ryby. Według obliczeń, w roku 1949 połowy nasze będą wynosiły ok. 82.900 ton, co da zatrudnienie 6.080 rybakom, którym potrzeba będzie przydzielić ok. 18.000 ha ziemi. Ilość tych połowów pozwoli na spożycie 3,3 kg. ryby na głowę. W porównaniu z innymi krajami jest to niezmiernie mało.

Dążąc do zwiększenia spożycia ryby w Polsce, należy wysokość połowów podnieść do 300.000 ton rocznie. W tym celu musimy zwiększyć ilość rybaków i taboru rybackiego. W okresie najbliższego 10-cio lecia przewiduje się osiedlenie 19000 rybaków, którym winno się przydzielić 57.000 ha. ziemi. Ten zapas ziemi należy uwzględnić w ustawie o osadnictwie rybołówstwa morskiego, w przeciwnym bowiem razie spotka się ono z poważnymi przeszkodami.

Pomoc finansowa Państwa w realizowaniu osadnictwa rybołówstwa morskiego jest czynnikiem niezmiernie doniosłym. Objawiać się ona może w formie zapomóg bezzwrotnych oraz kredytów 2-letnich i 5-letnich. Na podstawie obliczeń pomoc bezzwrotna wynosić będzie ok. 25.000 zł. na przesiedlenie i zagospodarowanie, kredyt zaś wahać się będzie od 175.000 dla rybaka łodziowego, do 4.115.000 dla rybaka kutrowego, na zakup łodzi, względnie kutra oraz urządzeń technicznych.

Cyfry te wskazują, że dla osadnictwa rybołówstwa morskiego należy przeznaczyć 50.000.000 zł. rocznie na subwencje bezzwrotne, oraz 350.000.000 na pomoc w postaci kredytów. Wydatki te wzrosną, o ile weźmie się pod uwagę konieczność budowania nowych osad. Koszt wybudowania osady rybackiej wynosi 3.000.000 złotych.

W czasie I-szej Narady Rybackiej, odbytej w Szczecinie w dniach 27 i 28 września 1946 r., zebrani podnieśli konieczność przeprowadzenia akcji osiedleńczej rybołówstwa morskiego.

Tam, gdzie dążenie Rządu spotyka się ze zrozumieniem i gorącym przyjęciem ze strony społeczeństwa, można mieć nadzieję, że plany i zamierzenia wydadzą najlepsze owoce. Rybołówstwo morskie, przeprowadzone sprawnie i szybko wraz z całością osadnictwa, będzie najlepszą odpowiedzią na wszelkie zakusy na nasze granice zachodnie.

Inż. Jan Gumowski

Narodowy Plan Gospodarczy

Pierwszy okres po uwolnieniu ziem Polski od okupanta cechowała działalność gospodarcza, którą można porównać do akcji ratunkowej po pożarze, lub ratownictwa szczątków rozbitego okrętu. Jedni wykazywali wiele ofiarności, zrozumienia wartości wspólnego mienia narodowego, nieraz heroizmu i najlepiej pojętego patriotyzmu, innych interesował tylko „szaber".

Okres ten jest już za nami. Skończyła się wojna, zostały określone granice Państwa, zdecydowany jego ustrój polityczny i gospodarczy, wprowadzono szereg mających doniosłe znaczenie dla przyszłości narodu polskiego reform. Z tego nowego ustroju Państwa Polskiego wynika konieczność wprowadzenia narodowej gospodarki planowej, która w pierwszym etapie pozwoli dźwignąć kraj z ruin, naprawić zniszczenia, spowodowane bezpośrednimi działaniami wojennymi oraz celową, niszczycielską akcję okupanta, w drugim zaś podnieść dobrobyt kraju, zwiększyć dochód społeczny, wprzęgając do tej pracy wszystkie żywe siły narodu, ale dając też całemu narodowi, a nie tylko jego nielicznym ugrupowaniom, korzyści, wynikające z tej pracy.

Reforma rolna i upaństwowienie produkcji są tymi dwoma filarami, na których się wspiera Plan Odbudowy Gospodarczej Kraju, zamierzony przez Krajową Radę Narodową na okres od 1.I 1946 do 31.XII 1949.

Ten pierwszy Narodowy Plan Gospodarczy jest planem odbudowy — po okresie zniszczeń wojennych. Ponieważ KRN przyjmuje jako zasadę działania w gospodarstwie narodowym system planowania, po tym pierwszym planie nastąpią kolejno inne, stawiając sobie każdorazowo cele, które sytuacja gospodarcza kraju i świata przed narodem postawi.

Głównym zadaniem gospodarstwa polskiego w okresie pierwszego Planu jest podniesienie poziomu stopy życiowej mas pracujących powyżej poziomu przedwojennego, przez wyrównanie szkód wojennych, scalenie gospodarstwa ziem Dawnych i Odzyskanych, realizację zasad nowego ustroju gospodarczego oraz zmiany struktury gospodarczej

W okresie Planu scalenie Ziem Dawnych z Odzyskanymi ma być w pełni przeprowadzone. Ma ono polegać na możliwie równomiernym rozmieszczeniu ludności w miastach i wsiach Ziem Dawnych i Ziem Odzyskanych, na stworzeniu harmonijnej całości przemysłowego aparatu produkcyjnego, na stworzeniu podobnych warunków w produkcji rolnej, oraz na związaniu Ziem Dawnych i Odzyskanych jednolitą siecią komunikacyjną.

Zagadnienie tego scalenia będzie uwzględnione we wszystkich planach szczegółowych, a przede wszystkim w planie ludnościowym, dotyczącym przesiedleń z Ziem Dawnych na Odzyskane.

Plan odbudowy ma być pierwszym etapem przebudowy struktury gospodarczej Polski w kierunku zwiększenia udziału przemysłu i usług w produkcji dochodu narodowego Polski.

Odbudowa przemysłu i rzemiosła ma zapewnić pełne zatrudnienie ludności miejskiej oraz stworzyć możliwości dla likwidacji przeludnienia rolniczego wsi i stałego wchłaniania przyrostu naturalnego w przyszłości.

Wykonanie planu ma się przedstawiać następująco:

W zakresie konsumcji przeciętny jej poziom na głowę ludności powinien w trzecim roku Planu osiągnąć, a w ostatnim przewyższyć poziom z roku 1938.

Plan dąży na tym odcinku do wyrównania krzywdzących różnic przedwojennych w poziomie konsumcji poszczególnych warstw społecznych oraz różnic części kraju.

Zagadnienie mieszkaniowe ma być rozwiązane drogą sprawiedliwego podziału zapasu oraz odbudowy i budowy pomieszczeń mieszkalnych.

W zakresie produkcji rolnej Plan przewiduje likwidację odłogów, co powinno być osiągnięte w 1948 r. Samowystarczalność żywnościową ma Polska osiągnąć już w r. 1947 po okresie zbiorów. W r. 1949 produkcja rolna ma przewyższyć stan z r. 1938. Tendencją planu jest zwiększenie udziału produkcji zwierzęcej i upraw przemysłowych.



Produkcja przemysłowa dążyć będzie przede wszystkim do podniesienia podaży dóbr konsumcyjnych.

Dążenie do zwiększenia produkcji dóbr konsumcyjnych wymagać musi silnego wzrostu produkcji dóbr wytwórczych. Produkcja dóbr wytwórczych na głowę ludności powinna przeszło dwukrotnie przewyższyć poziom takiej produkcji z r. 1938, uwzględniając znaczne zwiększenie produkcji węgla i energii elektrycznej.

Inwestycje w czasie całego planu powinny wynosić około 20% wartości dochodu narodowego.

Finansowanie inwestycji nastąpi w przeważającej mierze wysiłkiem własnym przy wykorzystaniu możliwych źródeł kredytu zagranicznego.

Inwestycje budowlane będą skoncentrowane przede wszystkim w ośrodkach najbardziej zniszczonych i najważniejszych dla struktury gospodarczej kraju.

Wiele uwagi poświęcono w Planie zagadnieniom oświaty, kultury, zdrowia i opieki społecznej. W okresie końcowym Planu stan tych zagadnień przewyższyć ma stan z r. 1938, przyczym przewidziane są zmiany, łączące się z całokształtem struktury społeczno-gospodarczej kraju.

W wyniku wykonania Planu dochód narodowy ma tak wzrastać, by w r. 1949 osiągnąć poziom wyższy dochodu na głowę ludności niż w r. 1938.

Z tym Planem Odbudowy Gospodarczej wiąże się ściśle nasza gospodarka morska na Wybrzeżu i na morzu.

W miarę realizacji Planu postępować będzie odbudowa naszych portów i miast portowych oraz rozbudowa floty. Zagadnienie importu i eksportu ma dla całości Planu znaczenie podstawowe i niezmiernie doniosłe — a wszak gros naszego importu i eksportu odbywać się będzie poprzez porty — drogą morską.

Wkraczamy w nowy, pokojowy etap pracy. Pracy konstruktywnej, twórczej. Wytężyć w niej musimy wszystkie nasze siły, wprząc wszystkie ręce i wszystkie mózgi. Aby Polska była potężniejsza, abyśmy my sami po latach udręki i nieszczęść byli zasobniejsi, zdrowsi i szczęśliwsi.

Narodowy plan gospodarczy w porównaniu z gospodarką poprzednich rządów, marzących o „mocarstwowości" bez podstaw, jest r e a l n y m zamierzeniem, opartym na podstawach istotnych możliwości kraju i narodu.

Realizacja tego planu bez pomocy obcego kapitału, w oparciu o bogactwo narodowe własne, wykorzystaniu dynamiki wewnętrznej, bazowany na własnych siłach, które są i będą trwałym fundamentem nowej, demokratycznej Polski, ma wszystkie widoki powodzenia.

Tym samym realizmem owiana jest działalność dzisiejszej Ligi Morskiej, która wykreśliwszy z nazwy dawnej „Kolonialna", i pozbywszy się z programu balastu mrzonek o podbojach obcych ludów, którym właśnie Polska Demokratyczna w miarę sił i możności nieść będzie pomoc w walce o wyzwolenie spod obcego jarzma, przystąpiła do pracy w myśl trzyletniego planu, niosąc realne hasła morskie do najszerszych warstw społeczeństwa, przygotowując je do konkretnej pracy dla narodu morskiego, będącego ostoją morskiego Państwa, jakim jest dziś Rzeczpospolita Polska.

Dr B. M.

Związki wyspy Rugii

Porty wyspy Rugii należały do najdawniejszego na Bałtyku związku słowiańskich miast morskich wspólnie ze Szczecinem, Wołyniem i Kołobrzegiem. Miały ustrój republikański.

Miejsce wiecu odsłania istotną sprężynę polityki, a mianowicie stan kapłański, oddziaływujący na nastroje poprzez kult religijny Swantewita.

Antagonistą kapłanów arkońskich był książę, rezydujący wewnątrz wyspy Rugii, którego ambicje zaczęły podsycać propozycje króla duńskiego, Waldemara.

Bogata pogańska Arkona była też solą w oku księcia pomorskiego, Bogusława. Ten miał dość szerokie plany morskie i zdążał do ich realizacji również w porozumieniu z Waldemarem. Liczył przede wszystkim, że obejmie bezwzględną władzę nad Rugią, podobnie jak jego krewniak Racibor, poprowadzi połączone eskadry pomorsko - rańsko - obotryckie na miasta skandynawskie i złupi już w samej Arkonie skarby świątyni.

Przygotowywała się wielka koalicja przeciw miastu Swantewita. Główny inicjator — król Waldemar — miał jednak trudności wewnętrzne. Zwołane w r. 1158 duńskie pospolite ruszenie odmówiło udziału przeciw bałtyckiej Malcie, znając aż nadto na własnej skórze ciosy floty rańskiej.

Uderzyły natychmiast okręty Rugii i Obotrycji z niebywałą dotąd brawurą i zadały straszliwe ciosy Danii. W płomieniach zgorzała dumna stolica Aarhus na półwyspie Jutlandzkim, spustoszeniu uległy wyspy Laaland i Falster. Żeglarze słowiańscy zabierali olbrzymie tłumy brańców. Ten atak doprowadził Duńczyków do determinacyjnej decyzji uderzenia na wiosnę roku następnego.

260 okrętów duńskich zamierza znagła opanować Arkonę, zanim jej flota wypłynie na morze. Odwaga podtrzymuje jednak tylko kilka okrętów straży przedniej z biskupem Absalonem. Reszta ucieka na myśl o spotkaniu się ze strasznymi eskadrami niezwyciężonych Słowian.

Wraca więc i Absalon. Ponowna koncentracja koło wyspy Moen zbiera 260 okrętów. Waldemar przekonywuje do walki. Rusza więc druga wyprawa. Świt zastaje koło Rugii tylko 60 okrętów, które kierują się ku lądowi stałemu i niszczą niewielki gród Barć. Na widok pojawiającej się floty Ranów okręty duńskie, z wyjątkiem 7, uciekają panicznie, pozostawiając na lądzie króla i Absalona.

Słowianie nie zauważyli, czy też nie chcieli zauważyć resztki desantu i odpłynęli.

Na jesieni duński desant dywersyjny czyni lokalne spustoszenia na półwyspie arkońskim, ale nie osiąga poważniejszych celów, podobnie jak i grupa 18 okrętów rańskich, atakująca W. Bełt.

Fakty powyższe uwidaczniają stosunek sił i słabość Danii. Nie chce ona jednak zbyt silnie wiązać się z książętami słowiańskimi i jeszcze próbuje współdziałania w 1160 r. z Henrykiem Lwem. Flota duńska wpływa do ujścia Warnawy, aby zaatakować Obotrytów, ale wysłannik rański, Dumbor, pieniędzmi skłania ją do odwrotu.

Bogusław pomorski, niezadowolony z przymierza sasko-duńskiego, buduje z Czrezpienianami wspaniałą warownię morską Wołogoszcz w ujściu Piany. Stąd ruszają także teraz żeglarze pomorscy do ataków na Danię, co ma miejsce w 1160 r. (jesień) i 1161 r.

Aktywność morska Pomorzan nie podoba się znowu Ranom, trzymającym hegemonię wojenno-morską i obawiającym się dalszych akcji sasko-duńskich.

Tak więc następnego roku następuje pierwszy wspólny atak rańsko-duński na Wołogoszcz, która wprawdzie się utrzymuje, ale wydaje zakładników, jako rękojmę zaprzestania wypadów morskich.

W międzyczasie ugruntowuje się silnie książę rański Tetisław i otwarcie dąży do sojuszu wojskowego z Danią.

Gdy więc w 1164 r. wybucha znowu powstanie Obotrytów przeciw Niemcom, Ranowie i Duńczycy stają przeciw pobratymcom. Na krótki czas opanowują nawet Wołogoszcz, ale ponoszą klęskę na wyspie Uznam (Orzna).

W pokoju Waldemar dzieli kraj Czrezpienianów (pomiędzy Obotrytami i Pomorzanami, politycznie sporny), w ten sposób, że jedną część oddaje Tetisławowi, drugą bratu Bogusława, Kazimierzowi pomorskiemu i trzecią obotryckiemu Przybysławowi.

Ranowie i Henryk Lew są niezadowoleni. Dlatego zawierają sojusz wojskowy. W oparciu o niego żeglarze rugijscy atakują Danię. Nastroje ludności w tym wypadku wykorzystali kapłani.

W lecie i na jesieni Waldemar się rewanżuje, pustoszy Witów, rozpędza Ranów pod Gardem.

Henryk Lew zdradza, co już jest charakterystyczne dla Niemców, bratających się ze Słowianami. Następuje więc pokój w Strzałowie.

W 1166 r. Czrezpienianie wyrzucają z Wołogoszczy załogę rańską i rozpoczynają silne ataki na duńską żeglugę. Choć latem Waldemar wdziera się w ujście Piany i pustoszy okolice grodu, odchodzi jedynie z okupem.

Przez cały następny rok trwają wspólne ataki Czrezpienianów, Ranów i Obotrytów na Danię. Waldemar decyduje się wreszcie na jawny sojusz z książętami słowiańskimi. Po jego stronie stają Kazimierz i Bogusław pomorski, Tetisław, Jaromir rański i Przybysław obotrycki, powoli germanizujący się. Wszyscy liczą na uzyskanie Arkony.

Kapłani są odosobnieni. Nie mogą już liczyć ani na flotę wojenną, ani na oddziały lądowe i wszystkich mieszkańców „świętego miasta". Za piętnastometrowym wałem chronią się tylko fanatycy i wierni czciciele Swantewita.

W pierwszych szeregach napastników stają Pomorzanie ze swymi książętami. Walczą bardzo dzielnie, ale i opór obrońców jest bohaterski. Z chwilą spłonięcia świętej chorągwi, serce upada w grupce Ranów. Gdy zaś zdradliwa ręka odkrywa wrogom jedyne źródło słodkiej wody— kapitulacja jest nieunikniona.

Ani jedna z sześciu skrzyń złota ze świątyni nie dostała się Pomorzanom. Nadzieje polityczne książąt są także zawiedzione. Waldemar dał posłuch podszeptom książąt rańskich i znalazł w sojuszu z nimi jedyną drogę do uzyskania hegemonii na Bałtyku. Odtąd flota rańska ma torować drogę duńskiej i obrócić swe ciosy przeciw Pomorzu.

W obliczu tego nowego stanu rzeczy książęta pomorscy odstępują wprędce z Rugii i szykują się do obrony. Znikł bastion chroniący ich od inwazji duńskiej, a zamiast niego zobaczyli bazę wypadową dla wroga.

Kazimierz i Bogusław pomorski zamierzają zastosować taktykę zaczepną, stosowaną z takim powodzeniem przez Ranów. Organizują więc eskadry floty wojennej, zabiegają o współdziałanie różnych mniejszych plemion słowiańskich. Zyskują nawet ciche poparcie od Niemców.

W okresie 1169—71 następuje wielka wojna odwetowa pomorska przeciw koalicji rańsko-duńskiej. Impet eskadr morskich Bogusława jest tak silny, że zajmują one, podobnie jak niegdyś Ranowie, poszczególne wysunięte ku wschodowi wyspy duńskie, zagarniają nieobliczone łupy i biorą masy jeńców. Kronikarze powiadają, że w jednym dniu na targu w Obotrycji wystawiono na sprzedaż 700 duńskich niewolników.

Sprzymierzeni Wagrowie napadają na znaną później z szarży Czarnieckiego wyspę Alsen i burzą kościoły.

Równocześnie ostrze ofenzywy morskiej Pomorzan kieruje się przeciw Rugii. Pierwsza wyprawa przeciw flocie wasala duńskiego Jaromira kończy się odwrotem w okolicach Arkony. Natomiast druga przynosi zburzenie zarówno Arkony jak i Korenicy. Dumny port słowiański, napół legendarna Wineta, ginie z rąk pobratymców. Całe miasto zbudowane na palach w morzu, oryginalna koncepcja słowiańska, oparta na tradycyjnym budownictwie nawodnym, na jeziorach zostaje pochłonięte przez ogień i morze. Pomorzanie są u szczytu powodzenia.

Józef Modrzejewski

San Domingo ostatniej wojny

Dziś wygląda to jak sen, jak coś, co działo się kilkanaście lat temu, a jednak to tak niedawno, bo zaledwie rok 1941 — 1943. Wyjeżdżamy do Zachodniej Afryki. Sierra Leone, Gambia, Nigeria, Gold Cost — są to nic nie mówiące nazwy. Gdy się zastanawiam nad tym, czy chciałem wyjechać, trudno mi nawet odpowiedzieć na to pytanie. Wiem, że zgłosiłem się na ochotnika po to tylko, aby być dalej od „swoich".

Jest nas przeszło 100. Jest to pierwszy transport oficerów polskich, wyjeżdżających na Czarny Ląd afrykański z zadaniem szkolenia murzyńskich oddziałów.

Po upadku Francji w oddziałach naszych był nadmiar oficerów w stosunku do żołnierzy. Armia angielska natomiast miała poważne braki w kadrach oficerskich. Poza tym oficerowie brytyjscy niechętnie wyjeżdżali do kolonii zachodnio-afrykańskich. Na skutek presji Rządu brytyjskiego Sikorski zgodził się na „odstąpienie" pewnej ilości oficerów. Na zasadzie ochotniczych zgłoszeń traktują to oni jako wkład Polski do toczącej się wojny.

Jesteśmy już na pełnym morzu. Za dwa tygodnie będziemy na miejscu. Służba okrętowa, przeważnie Hindusi, nieufnie spoglądają na nas. Trzeba dopiero było się zdradzić akcentem, aby zmienić te nastroje. Obserwując hałaśliwych, wiecznie pijących Anglików i obsługujących ich Hindusów, zacząłem rozumieć stosunek sługi do pana.

Droga ma się już ku końcowi. Codziennie otrzymujemy nowe wiadomości o Czarnym Lądzie. Nie wygląda to wcale wesoło. Ciągle mówi się tylko o moskitach, malarii, żółtej febrze. Nie słychać nic pocieszającego. Dobrze, że to tylko na dwa lata.

Jest coraz goręcej. W kabinach już sypiać nie można. I wreszcie ląd. Wolne miasto — Freetown. Tu rozchodzą się nasze drogi. Losujemy przydziały do poszczególnych kolonii i jednostek. Wyciągnąłem Freetown — stolicę Sierra Leone. Wchodzę do miasta. Brudne, cuchnące. Domy drewniane. Pełno przekupniów, sprzedających mango (owoc podobny z kształtu do gruszk), banany, pomarańcze. Oprowadzający mnie Anglik wyjaśnia, że oni mieszkają tam dalej i wskazuje całe pięknie zabudowane osiedla na wzgórzu. Jadę do obozu, położonego 6 mil od miasta, tuż nad brzegiem morza. Bagaż idzie za mną.

Zaczynam się urządzać, wyładowuję swoje rzeczy i oto pierwsza czysto afrykańska niespodzianka. Worek z rzeczami dziwnie się skurczył i pas od łóżka polowego „roztopił się" na słońcu. Mówię, że była to niespodzianka z uwagi na szybkość wykonania. Później już mnie te rzeczy nie dziwiły. „Zręczność" murzyńską poznałem kilkakrotnie, ale znalazłem i sposób na zapobieganie tej „zręczności".

Otóż wołałem najbardziej podejrzanego i mówiłem mu, że gdzieś koło baraku zginęła mi np. koszula (pewno spadła ze mnie w czasie drogi) i wyznaczałem nagrodę za znalezienie zguby. Stwierdziłem, że w 9 na 10 wypadków recepta pomagała.

Na drugi dzień dostaję pluton. 52 czarne gęby. Wszystkie jednakowe. Pochodzą z Nigerii z jednej dzielnicy i dlatego prawie wszyscy jednakowo się nazywają. Na szczęście zostali ponumerowani i dzięki temu łatwiej było się wyznać, który jest który. Mówią językiem hausa. Oglądam ich przy obiedzie. Siedzą w kucki nad blaszaną miską od benzyny — 14 na miskę. Przy jedzeniu pojemność dłoni odgrywa zasadniczą rolę. Są bosi i źle ubrani.

Po kilku dniach zaczynam ich rozróżniać. Rozmawiam przez sierżanta, który tłumaczy. Nie jest to jednak takie proste. Znam wypadki używania kilku tłumaczy na jeden pluton, złożony z ludzi różnych plemion. Tłumacz 1-szy przekłada z angielskiego na timmy, tłumacz Nr. 2 z timmy na mandingo, tłumacz Nr. 3 z mandingo na fula, Nr. 4 z fula na susu, co mówi tłumacz Nr. 5 czy 6 — było przedmiotem moich domysłów. Możliwe, że opowiadał jakieś bardzo ciekawe rzeczy, gdyż, jak widziałem, dalsze grupy wykazywały więcej zainteresowania.

Czas idzie bardzo wolno. Każdy dzień jest taki sam. Dziś marsz, jutro wyszkolenie strzeleckie i coraz to nowe trudności.

Celownik dwieście. Tłumacz powtarza i sprawdza razem ze mną. Każdy nastawia celownik inaczej. Ci tylko, co nie ruszyli z wrodzonego im lenistwa, zrobili dobrze.

Minęło już kilka tygodni i zaczynają się i choroby. W szpitalu leży przeciętnie około 20% Europejczyków. Przechodzimy ciężki okres. Nawiedza nas żółta febra — 3 oficerów w ciągu 2-ch tygodni, tj. 10% strat bez wojny. Miny mocno nam zrzedły. Nieprzyjemne jest to wyczekiwanie na swoją kolej. Częste pochody na cmentarz nie wpływają dobrze na pogodę ducha. A to dopiero początek. Mamy tu siedzieć całe dwa lata. Brzmi to dość fantastycznie.

Często plułem sobie w brodę i przypominałem przysłowie o tej babie, co nie miała kłopotu.

Piszę dość dużo listów. Podaję, że wspaniale mi się powodzi i jestem b. zadowolony. Nie chcę, żeby się „leśne dziady" londyńskie cieszyły, że mi jest źle. Znam ich na tyle, że wiem co ich cieszy. Tej przyjemności im nie zrobię.

Wkrótce nadjechał drugi transport Polaków. Jest nas razem około 50-ciu w Sierra Leone. W stosunku do nowoprzybyłych odgrywamy rolę starych kolonistów. Udzielamy bezpłatnie porad i wskazówek. Jesteśmy rozproszeni po całej kolonii, a mimo to często się spotykamy i jednakowo przeklinamy Anglików i ciężkie czasy. Poznajemy ludzi i kraje. Z moich szkolnych wiadomości o Sierra Leone zapamiętałem tylko jedno, że stąd sprowadzaliśmy rudę manganową, płacąc grube tysiące za transport.

Mgr. **Jan Woźniakiewicz**

ZAŁOGI RYBACKICH STATKÓW DALEKOMORSKICH



Typ polskiego rybaka

Według planu opracowanego przez Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego i zatwierdzonego przez Rząd, stan liczebny flotylli dalekomorskich statków rybackich wyniesie w końcu bieżącego roku 28 trawlerów i 6 lugrów. Ale nabycie przez Polskę tej flotylli nie jest identyczne ze stworzeniem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego na międzynarodowych obszarach połowów morskich. Dla stworzenia polskiego rybołówstwa dalekomorskiego niezbędne są dwa elementy: 1) posiadanie statków i 2) wyszkolonych polskich rybaków, którzyby na tych statkach mogli i umieli pracować. Otóż ten drugi warunek — stanowi poważną trudność w organizowaniu dalekomorskiego rybołówstwa. Rybaków przygotowanych do tego zawodu nie mamy w Polsce.

Istniejące przed wojną przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich dla braku wyszkolonych polskich rybaków musiały się posługiwać załogami cudzoziemskimi od kapitana aż do rybaków pokładowych. Wprawdzie zobowiązały się te przedsiębiorstwa do stopniowego spolszczania załóg, ale proces ten odbywał się bardzo powoli i w chwili wybuchu wojny niewielkie zrobił postępy. Nieliczny zastęp polskich rybaków dalekomorskich, który otrzymał zaprawę zawodową przed wojną został rozproszony po świecie i dzisiaj, jak i przed wojną, stoimy wobec faktu, że będziemy mieć statki w czasie najbliższym, nie mając przygotowanych załóg. Będziemy więc musieli dla ich uruchomienia, podobnie jak to było robione przed wojną, zaangażować załogi cudzoziemskie.

Nasze potrzeby, co do liczby potrzebnych nam rybaków dadzą się łatwo obliczyć:

Normalna obsada trawlera składa się z szypra, sternika, bosmana, 2 maszynistów, 2 palaczy, 1 węglarza, 1 kucharza i 6—8 pokładowych, razem 15—17 ludzi, zaś obsada lugra — około 20 ludzi.

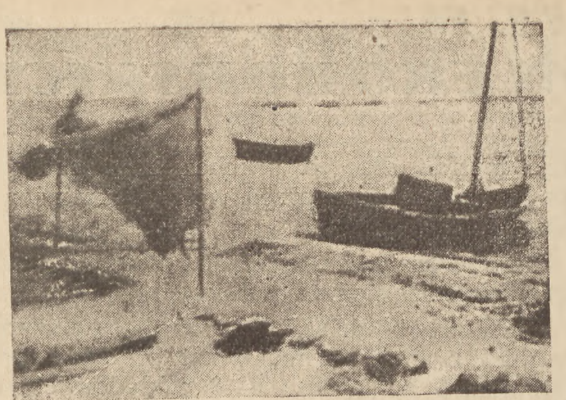
A zatem w końcu 1946 r. będziemy potrzebowali dla obsadzenia 28 trawlerów i 6 lugrów około 570 ludzi, z czego na rybaków pokładowych przypada 260. W następnych 3 latach liczba ta wzrośnie do liczby ogólnej 640 + 200 = 840 ludzi, w tym 390 rybaków pokładowych.

Niejednemu z nas może się nasunąć myśl, że pominąwszy stanowiska wymagające wyższych specjalnych kwalifikacyj, jak maszynistów, bosmanów, sterników i szypra, możnaby rekrutować rybaków pokładowych spośród rybaków naszych, pracujących na Wybrzeżu. W obecnej chwili tej kategorii rybaków mamy 2270, obsługujących 86 kutrów i 909 łodzi.

Przeniesienie kilkuset rybaków kutrowych na statki dalekomorskie odbiłoby się ujemnie na rybołówstwie bałtyckim, pozbawilibyśmy bowiem rybołówstwo bałtyckie elementu już wyrobionego, który w chwili obecnej nie jest zbyt liczny, bo wynosi zapewne około 300—400 ludzi. Reszta rybaków wybrzeża to element świeżo wchłonięty przez rybołówstwo morskie, który dopiero się wdraża do nowego zawodu. Ta ostatnia kategoria rybaków tym prędzej opanuje umiejętność nowego zawodu, im więcej wśród nich będzie rybaków starych, których doświadczenie będzie wzorem dla nowoprzybywających na wybrzeże osiedleńców.

Ponadto musimy sobie uświadomić, że wydajność trawlera czy lugra zależy w dużej mierze od sprawności i kwalifikacji zespołu rybaków pokładowych. Otóż rybak kutrowy, aczkolwiek obyty z morzem, nie jest jeszcze przez to pełnowartościowym pracownikiem na trawlerze czy lugrze. Bowiem rybak na trawlerze czy lugrze poza umiejętnościami rybacko-nawigacyjnymi musi posiadać również praktyczną umiejętność konserwowania złowionej ryby.

Nasz rybak kutrowy odstawia świeżą rybę hurtownikowi czy zakładowi przetwórczemu i zabezpieczanie wyłowionej ryby przed psuciem leży poza jego troską, nie wchodzi w zakres jego czynności. Inaczej rybak dalekomorski. Wyłowiona przezeń ryba na odległych obszarach połowu, wyładowana jest w porcie nieraz po kilkunastu dniach. Musi więc ona być zabezpieczona przed psuciem się odrazu na statku, czy to przez chłodzenie, czy solenie połączo-



Wybrzeże rybackie

ne z patroszeniem. Czynności te wymagają dużej wprawy i dla rybaka kutrowego w większości przypadków są obce.

Z powyższych uwag wynika konkluzja, że angażowanie rybaków kutrowych na statki dalekomorskie 1) dezorganizowałoby nasze rybołówstwo bałtyckie, a 2) czyniłoby pierwsze wyprawy naszych statków dalekomorskich mało wydajnymi.

Tak więc rentowne uruchomienie naszej flotylli dalekomorskiej, której przyjścia do kraju spodziewamy się w czasie najbliższym, możliwe jest tylko przez zaangażowanie załóg cudzoziemskich z bardzo niewielką domieszką elementu polskiego.

Taki stan rzeczy może być traktowany tylko jako prowizorium. Przedstawia on bowiem szereg ujemnych stron. Wszelkimi siłami będziemy musieli dążyć do jaknajrychlejszego spolszczenia tych załóg. Przemawiają za tym:

1) konieczność dania pracy obywatelom Polski,

2) konieczność uniezależnienia się od cudzoziemców w naszym życiu gospodarczym,

3) konieczność uniknięcia oddziaływania konkurencji obcej na wydajność naszych połowów,

4) konieczność zmniejszenia naszych płatności w walutach obcych.

To też uruchamiając naszą flotyllę dalekomorską przy pomocy załóg obcych, musimy jednocześnie przystąpić do szkolenia polskich załóg, któreby mogły stopniowo zastępować obcokrajowców. Musimy w czasie jaknajrychlejszym otworzyć szkołę rybaków dalekomorskich, którąby dawała uczniom niezbędne elementy umiejętności wymagane w tym zawodzie.

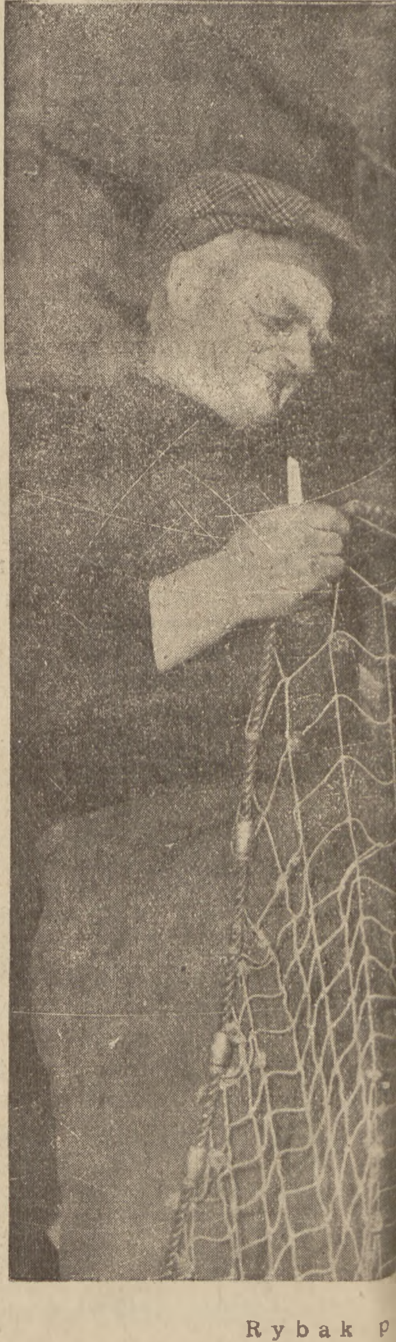
Spolszczanie będzie się mogło odbywać etapami, począwszy od rybaków pokładowych, którzy po przejściu niezbędnej praktyki będą mogli być dopuszczani do egzaminu na stopień bosmana lub sternika, czy szypra.

Program takiej szkoły został opracowany przy współudziale pracowników Morskiego Laboratorium Rybackiego, oraz kpt. Żebrowskiego — w oparciu o programy analogicznych szkół zagranicznych (Francja i Belgia). Program takiej szkoły obejmuje 6-miesięczne szkolenia na lądzie, oraz 3-miesięczną praktykę na statku.

Główny nacisk w opracowanym programie położony został na siecistwo, solenie i czyszczenie ryb, oraz umiejętności marynarskie. Te czysto zawodowe praktyczne przedmioty uzupełniane są wiadomościami (teoretycznymi) z zakresu elementarnej oceanografii fizycznej oraz z zakresu ichtiologii stosowanej w odniesieniu do gatunków poławianych na Morzu Północnym. Ponadto program przewiduje przedmioty ogólno-kształcące: język polski, matematykę, język obcy (agielski).

Naturalnie przy szkole musiałby istnieć internat dla uczniów, którzy byliby skoszarowani. Należy się bowiem liczyć z tym, że kandydaci do szkoły rekrutować się będą z najrozmaitszych okolic kraju.

Techniczne zagadnienie zorganizowania szkoły nie nastręczałoby specjalnych trudności, dzięki temu, że istnieje już Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, które właśnie po-



Rybak p

wołane jest do przygotowywania młodzieży naszej do zawodów morskich i posiada do swej dyspozycji odpowiedni budynek, oraz ramy organizacyjne, w których szkoła rybacka doskonale może się zmieścić. Dzięki temu, przygotowanie potrzebnego dla szkoły lokalu na pomieszczenie sal szkolnych i internatu, byłoby kwestią niedługiego czasu, niezbędnego na ukończenie remontu tych pomieszczeń.

Nasuwa się pytanie, w jakim okresie czasu możemy tą drogą przygotować niezbędny materiał ludzki? Zdolność przepustowa szkoły uwarunkowana jest liczbą uczniów, jaka może być umieszczona na statku szkolnym. Wynosi ona 20 ludzi. Ponieważ G. I. R. M. przewiduje uruchomienie współczesne 2 statków szkolnych — przeto jeden kurs może przygotować 40 rybaków.



naprawie sieci

Jeśli będziemy przyjmować kandydatów do szkoły co 3 miesiące, to otwierając szkołę w styczniu 47 r., wypuścimy pierwszą grupę 40 rybaków na 1żX.47 r. i tyleż po każdym następnym kwartale. Na wychowanie więc 400 rybaków pokładowych trzeba będzie 3 lata. W styczniu 1950 r. flotylla dalekomorska nasza składająca się z 40 trawlerów i 10 lugrów będzie miała na pokładzie wyłącznie rybaków polskich.

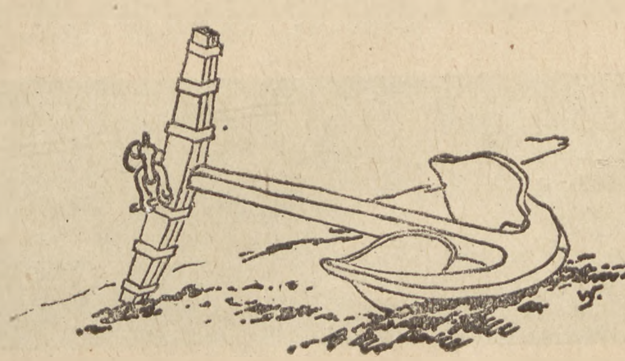
Istnienie szkoły po roku 1950 będzie jednak nadal potrzebne. Należy się bowiem liczyć z dalszym rozrostem taboru dalekomorskiego, oraz z naturalnym ubytkiem już wyszkolonych rybaków (nieszczęśliwe wypadki, śmierć, zmiana zawodu, awans). Nadto szkoła będzie musiała po pierwszych latach szkolenia rybaków pokładowych zorganizować kursy dla maszynistów oraz kursy dokształcające dla tych zdolniejszych rybaków, którzy będą chcieli uzyskać wyższe stopnie w załodze statku.

Spolszczenie obsługi pokładowej na statkach dalekomorskich stanowić będzie wstęp do spolszczenia kierowniczych stanowisk na statku: bosmanów, sterników i szyprów. Dla wychowanków projektowanej szkoły, którzy przepływają 2 lata, trzeba będzie zorganizować kurs uzupełniający na bosmana, a po następnych 2 latach pływania kurs szyperski. W ten sposób zdolniejsi uczniowie pierwszego kursu, po latach 5 — 6 mogliby zająć stanowiska szypra. Jeśli przyjmiemy, że spośród wychowanków szkoły tylko 20 proc. najzdolniejszych dojdzie do stanowiska bosmana, a 50 proc. bosmanów do stanowiska szypra, to proces całkowitego spolszczenia załóg można preliminować na lat około 10.

Jest to okres przybliżony, ponieważ niepodobna ściśle przewidzieć, jaki odsetek wychowanków szkoły zdoła przezwyciężyć trudności opanowania nowego zawodu w takim stopniu, by można im było po kilku latach pracy powierzyć kierownictwo statku.

W każdym razie należy przewidywać, że droga do spolszczenia projektowanej flotylli dalekomorskiej będzie procesem wieloletnim, wymagającym konsekwentnego wysiłku i czujności. Należy bowiem się liczyć z tym również, że projektowana szkoła będzie u nas nowością, pewnego rodzaju doświadczeniem, którego pierwsze wyniki wskażą nam niewątpliwie różne usterki zarówno w układzie programu, jak i w jego wykonywaniu.

Dr M. Bogucki



Pokaz rybacki w Gdyni

W pięknie odnowionym i udekorowanym dawnym pawilonie „Żeglugi Polskiej" na nabrzeżu Prezydenta w Gdyni, odbył się we wrześniu pokaz, zorganizowany przez Morski Instytut Rybacki pod protektoratem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, dr. Stefana Jędrychowskiego.

Z uwagi na swoje, raczej szczupłe rozmiary, pokaz nie nosił szumnej nazwy „wystawy". Tym nie mniej zgromadził on na niewielkiej przestrzeni wszystkie dotychczasowe osiągnięcia techniczne polskiego rybołówstwa morskiego, dając możliwie kompletny obraz półtorarocznych wysiłków MIR'u w pracy na tym ważnym odcinku gospodarki narodowej.

Morski Instytut Rybacki jest placówką, która skupia całość prac gospodarczych w dziedzinie rybołówstwa morskiego. Do zadań Instytutu należy budowa kutrów i łodzi, prowadzenie chłodni rybackich, magazynów, hal rybnych, fabryk przerobu odpadków i t. p. Wielki witraż, wykonany rękami pracowników MIR'u, ilustrował na pokazie rozmieszczenie poszczególnych zakładów przemysłowych, pozostających pod administracją MIR'u, na całej długości wybrzeża od Szczecina do Elbląga. Obraz uzupełniały liczne wykresy i plansze fotograficzne, przedstawiające przede wszystkim prace stoczni rybackich, znajdujących się w Gdańsku, Gdyni, Derłowie, Łebie, Postominie, Kołobrzegu, Starym Dębie, Dziwnej, Nowym Warpnie i Świnoujściu. Uwagę zwracał ładny model plastyczny stoczni w Postominie.

Budownictwo statków rybackich wybijało się w ogólności na czoło pokazu. U nabrzeża przycumowano całkowicie lub częściowo wykonane kutry rybackie, między którymi zwracał uwagę zgrabną sylwetką i solidnym wykończeniem typ MIR 20-A o następującej charakterystyce: długość 15 m., szerokość 5 m., wysokość 2,5 m., wyporność 43 ton, powierzchnia żagla 43 m. kw., moc silnika 75 KM. Kutry tego typu, których koszt wykonania wynosi około 5 milionów złotych za sztukę, będą stopniowo przydzielane rybakom do eksploatacji na dogodnych warunkach. Obecnie znajduje się w budowie na poszczególnych stoczniach około 30 kutrów.

Eksponaty z zakresu budownictwa kutrowego pokazała również stocznia rybacka Gdańsk — Sianki. Wobec dającego się wszędzie odczuwać braku wykwalifikowanego personelu, stocznia ta zatrudnia przy budowie kutrów młodsze siły, kształcące się dopiero w zawodzie szkutniczym. Naogół nie wpływa to ujemnie na poziom produkcji; może tylko wykończenie kutrów jest nieco gorsze.

Stocznia rybacka w Gdyni wystawiła serię produkowanych przez nią łodzi rybackich, a mianowicie:

1) typ ŁR4 — łódź wiosłowo-żaglowa, długości 4,5 m., wyporności 1 t.;

2) typ Ł7 — łódź żaglowa, długości 6 m., wyporności 3,5 t. Może być przerobiona na motorową;

3) typ ŁR8 — łódź motorowa, półpokładowa, długości 8 m., wyporności 6 t., z motorem o mocy 15 KM.

W dziale łodzi rybackich i sportowych ciekawe eksponaty, poza stocznią gdyńską, pokazała rozwijająca się doskonale stocznia w Postominie. Wyrabia ona m. in. łodzie systemem słomkowym, klejąc kadłub ich z wielkiej ilości podłużnych pasków drzewa dębowego, pozostających jako odpadki przy produkcji łodzi zwykłego typu zakładkowego. Łodzie wykonane systemem słomkowym są lekkie i mocne, jakkolwiek na pierwszy rzut oka czynią nieco delikatne wrażenie.

Stocznia w Nowym Warpnie (nad zalewem Szczecińskim) wystąpiła na pokazie z oryginalnym eksponatem w postaci żaglowego ślizgacza lodowego. Mało u nas dotychczas znany sport ślizgowy, dający wielkie emocje, wskutek znacznych szybkości rozwijających przez ślizgacz żaglowy, zaczyna budzić coraz to większe zainteresowanie. Dowodem tego jest zamówienie 15 ślizgaczy przez rozmaite zrzeszenia sportowe, eksploatujące piękne tereny sportów wodnych i zimowych na jeziorach mazurskich.

Jakkolwiek rozmiar i poziom produkcji naszych stoczni rybackich stale rośnie, walczą one ciągle z szeregiem trudności. Wobec braku przemysłu pomocniczego, stocznie były zmuszone uruchomić we własnym zakresie produkcję okuć do łodzi, kotwic i innego niezbędnego sprzętu. Daje się dotkliwie odczuwać brak dostatecznej ilości odpowiedniego materiału drzewnego, co zmusza stocznie np. do sklejania z kawałków drzewa tych części statków, które zasadniczo powinny być wycięte z jednolitych



belek. Najbardziej jednak daje się we znaki brak silników łodziowych i kutrowych, których ani przemysł krajowy, ani zagraniczny nie może dostarczyć wcześniej, jak za kilkanaście miesięcy.

Wielką atrakcję gdyńskiego pokazu rybackiego stanowiła miniaturowa chłodnia rybna, gdzie, oddzielone szybą od normalnej temperatury, mroziły się okazy połowów dalekomorskich. Nie brak było między nimi potwornych płaszczek, parumetrowych ryb-węży, a nawet młodego rekina. Obok wznosi się wielki blok przezroczystego lodu, w którym zamrożono okazy ryb z naszego morza.

Z wywieszonych w tym dziale ilustracyj i wykresów można się było dowiedzieć, że chłodnia rybna w Gdyni, która przed półtora rokiem legła całkowicie w gruzach, została odbudowana w 70% i podjęła już normalną pracę. Po projektowanej rozbudowie będzie ona zajmować 9.000 m. kw. powierzchni.

Ciekawym uzupełnieniem pokazu były eksponaty Morskiego Laboratorium Rybackiego w Gdyni, obrazujące pracę naukowo-badawczą nad florą i fauną naszego morza. Laboratorium wystawiło m. in. rezultaty swoich eksperymentów nad zużytkowaniem skór rybich, w postaci pięknie garbowanych i barwionych skór dorsza i flondry. Skór tych można używać dla celów zdobniczych, a więc np. na oprawy książek i albumów.

W końcu września pokaz rybacki został przeniesiony z Gdyni do Szczecina, w związku z odbywającą się tam naradą w sprawach rybołówstwa morskiego.

Marian Krynicki

Orka

Chodzi wiatr w zaprzęgu żagli,
Horyzontów,
Wolny mustang.
W dyszle masztów pęd zaplątał,
Skiby fal o burty chlusta.

W jarzmie want i w rej popręgach,
Ciągnie kutrów
Pług przez morze,
Jakże przeczuć, co do jutra
Z głębin, śmierć, czy chleb wyorze.

Poradlona wód powierzchnia
Ryb pokłosiem
Srebrnem pryśnie,
Słomę sieci połów skosi,
Wymłóconą, na brzeg ciśnie.

* * *

Noc senna przywarowała na złotym skraju wieczoru,
I gwiazd się nad nią, świetlistych, rozmodlił jarzący chorał.

Blasku falistą morę, na morza płaskiej powierzchni,
Dal kędyś na horyzoncie powleka błękitnym zmierzchem.

Żarnowiec kwitnienie rozrzuca, rózgami cieni na piasku.
I noc pachnącym nożem, powiewu, przeszywa nawskroś.

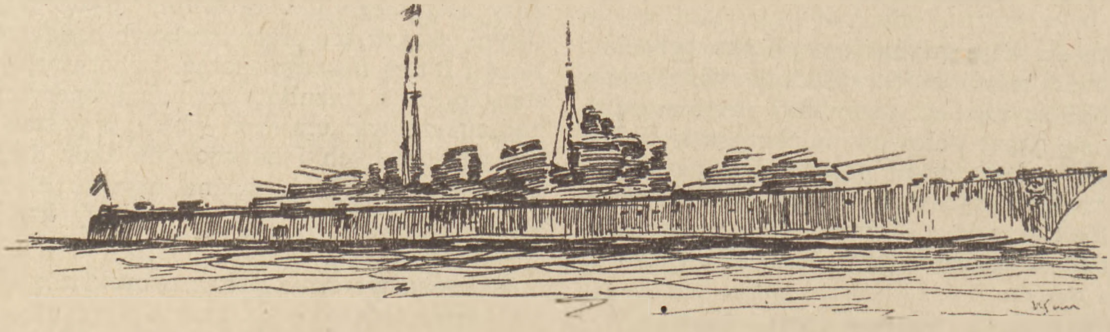
A mroku ciemna opończa, przepięta agrafą nowiu,
Rzucona niedbale legła, na wydm ucichłym wezgłowiu.

Zgubiona w ciemności i dali, uległa wołaniu ogromu,
Idę przez noc ponad morzem, palący się przeczuć płomień.

Regina Maciejewska

BITWA ATLANTYCKA

(Dokończenie)



Od tych dni Bitwa Atlantycka zaczyna osiągać swoje najwyższe napięcie. W kwietniu 1941 r. zostaje zatopione 589.272 ton, a w maju tegoż roku 497.847 ton floty alianckiej.

Szybkość, z jaką są zatapiane statki alianckie, przewyższa zdolności produkcyjne stoczni amerykańskich i angielskich. Walka staje się wyścigiem między niszczycielską działalnością niemieckich łodzi podwodnych, a produkcją stoczni angielskich, kanadyjskich i amerykańskich.

Wspólnie z marynarką aliancką walczy również flota polska. Kontrtorpedowiec ORP „Piorun" w maju 1941 r. toczy ciężką walkę z z 35000-tonowym pancernikiem niemieckim „Bismarck", który zatopił angielski krążownik liniowy „Hood". „Piorun" uwikławszy w walkę „Bismarcka" wstrzymuje go aż do nadejścia okrętów angielskich, które po ciężkiej walce zdołały go wreszcie zatopić.

Jeszcze przed wypowiedzeniem wojny przez USA niemieckie łodzie podwodne atakują okręty i statki amerykańskie. W maju 1941 r. został zatopiony „Robin Hood", a we wrześniu „Sessa". Atakowany był również kontrtorpedowiec „Creera".

Z chwilą wypowiedzenia wojny przez USA Niemcy ze szczególną zaciekłością atakowali amerykańskie tankowce, wiozące ropę z zatoki meksykańskiej do Europy. Ogółem do końca 1942 r. Niemcy zatopili około 500 statków amerykańskich.

Dla zwiększenia wydajności walki niemieckich łodzi podwodnych admirał Doenitz wprowadza dla nich specjalną taktykę walki t. zw. „wilcze stada". Metoda ta polegała na tym, że kilka niemieckich łodzi oczekiwało w zanurzeniu na przepływające statki i grupowo atakowało je.

Środki zastosowane do zwalczania „wilczych stad" okazały się nie wystarczające i straty floty alianckiej rosły z dnia na dzień.

Z chwilą wypowiedzenia wojny przez Japonię olbrzymia ilość statków i okrętów sprzymierzonych została zaangażowana na wodach Oceanu Spokojnego i Indyjskiego. Alianci doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że zagadnienie Bitwy Atlantyckiej jest zagadnieniem czasu. Był to wyścig między programem rozbudowy floty i udoskonalenia techniki walki z łodziami podwodnymi a niszczycielską działalnością tychże łodzi.

Czas jednak pracował na korzyść sprzymierzonych. W 1940 r. USA wybudowały zaledwie 55 statków handlowych o łącznej pojemności 641056 ton, w 1941 r. spuszczono na wodę 105 statków o pojemności 1 4256 ton, ale dopiero rok 1942 przynosi widoczne rezultaty seryjnej budowy statków. Stocznie wybudowały w tym roku 746 statków o pojemności 8090800 ton.

Już w listopadzie 1943 r. norma budowy zostaje przekroczona, osiągając przeszło 16000000 ton, a w końcu listopada 1944 r. stocznie USA spuszczają na wodę 3400 statków o pojemności 35000000 ton.

Równolegle z rozbudową floty handlowej szła budowa jednostek wojennych. W ciągu 11 miesięcy 1943 r. USA dwukrotnie zwiększyły stan swojej floty wojennej, tak że w maju 1943 r. wojenna ich flota składa się z 3193 jednostek.

W dwa lata po ataku na Pearl Harbour Amerykanie posiadali o 8 pancerników więcej niż w chwili rozpoczęcia wojny. Na wiosnę 1942 r. flota amerykańska posiadała trzy lotniskowce, a przy końcu 1944 liczba ta wzrosła do 100.

Mimo tak silnego rozwoju floty amerykańskiej Goebels w dniu 9 kwietnia 1942 r. oświadczył: „lotnictwo angielskie wiąże nam ręce, ale nasze łodzie podwodne dławią Anglików za gardło. Na tym polega różnica. Zobaczymy teraz, kto pierwszy straci oddech".

Prace nad sposobami niszczenia łodzi podwodnych postępują ciągle naprzód. Stworzono nowe typy okrętów patrolujących i konwojujących, specjalnie przystosowanych do walki z łodziami podwodnymi. Na stoczniach kanadyjskich budowano dla floty kanadyjskiej i angielskiej lekkie kontrtorpedowce o bardzo dużej szybkości i zwrotności, zwane korwetami, zaś konstruktorzy USA stworzyli własny typ kontrtorpedowca konwojującego, zwany fregatą. W krótkim czasie statki te stały się postrachem łodzi podwodnych.

Drugim potężnym czynnikiem niszczenia łodzi podwodnych stało się lotnictwo. Bombowce RAF, w skład których wchodziły również dywizjony polskie oraz bombowce VII Floty Powietrznej USA, stacjonowanej w Anglii, bez przerwy atakowały niemieckie stocznie łodzi podwodnych w Hamburgu, Wilhelmshaven, Kilonii i Rostocku, niszcząc je i opóźniając budowę nowych jednostek.

Lotnictwo używane również było do ochrony

konwojów, wykrywając i niszcząc znajdujące się na szlakach niemieckie łodzie podwodne.

18 lutego 1943 r. utworzono specjalną formację lotnictwa amerykańskiego, do zadań której oprócz zwalczania łodzi podwodnych należało również ratowanie rozbitków ze storpedowanych statków.

Każdemu konwojowi towarzyszyły lotniskowce, których samoloty miały za zadanie ochronę konwoju na tych obszarach, do których nie sięgały samoloty startujące z baz lądowych.

Udoskonalająca się walka z łodziami podwodnymi powoduje, że Niemcy coraz bardziej zaczęli odczuwać brak doświadczonych dowódców. Jednocześnie zmuszeni zostali do coraz większego skracania czasu szkolenia załóg. Zaciąg ochotniczy dawał mniejsze rezultaty, gdyż służba na łodziach podwodnych była jednoznaczna z szybką utratą życia. Marynarze niemieccy, którzy uratowali się z łodzi obrzuconej bombami głębinowymi, ulegali silnym urazom psychicznym i nerwowym i coraz częściej zdarzało się, że załoga łodzi podwodnej nie wytrzymywała nerwowo warunków walki. W maju 1943 r. Alianci rozpoczynają decydującą walkę z łodziami podwodnymi. W ciągu dwóch miesięcy zostaje zatopione 60 niemieckich łodzi podwodnych. W dniu 9 sierpnia 1944 r. oficjalnie ogłoszono, że Niemcy od początku wojny stracili 500 łodzi podwodnych.

W noworocznym rozkazie dziennym dnia 1 stycznia 1944 r. Hitler pisał: „W r. 1943 szereg udoskonaleń technicznych przechylił chwilowo szale na korzyść naszych wrogów, nie tylko na lądzie, ale i na morzu. Zwolnienie tempa naszej wojny podwodnej jest rezultatem technicznych wynalazków naszych nieprzyjaciół".

Udoskonalenia techniczne rzeczywiście zdecydowały o przewadze, lecz nie było to chwilowe. Liczba statków zatapianych malała, a wzrastała ilość budowanych nowych jednostek.

Łodzie podwodne zawiodły oczekiwania niemieckie. Alianci potrafili z obrony przejść do ataku. Osiągnęli to przez stałe naloty na stocznie i bazy niemieckie, przez intensywną pracę wynalazczą oraz przez wprowadzenie do dalekiej walki na morzu lotniskowców i zwiększenie tempa ataków własnych łodzi podwodnych.

Walery Przyborowski

IDEA WZAJEMNOŚCI NARODU I WOJSKA

Już Ojciec piśmiennictwa polskiego, Mikołaj Rej z Nagłowic, nawołuje, aby nie tylko biesiadami i wiwatowaniem czcić zwycięskie hufce, lecz okazać „kęs serca", gdyż, jak dosłownie stwierdza: „głupi język, gdy serce milczy".

Stary, bo z wieku XVI pochodzący testament, opiera więc, jak widzimy, ideę wzajemności narodu i wojska nie na rozsądku, lecz na więzi, jaką jest ludzkie uczucie.

Naród nasz umiłował wojsko. Historii oręża polskiego nie brak dowodów na to, kiedy umiłowanie wojska potęgowało zbiorowy czyn. Wąsaty wiarus, inwalida z kikutem i weteran byli ulubieńcami ogółu, otoczonymi czcią i sympatią za trud i znój żołnierski. Któż z nas nie zna piosenek o żołnierzu tułaczu, co „wędrował borem, lasem", albo zabawnej anegdoty o inwalidzie, co na szczudle ugotował zupę.

Stosunek do wojska, żołnierza i wojaczki zawsze był oparty na podłożu głębokiego i powszechnego uczucia.

Znalazła też swój wyraz i w ubiegłej wojnie światowej, kiedy samorzutnie powstawać zaczęły t. zw. „Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza", z których pierwsze pod taką nazwą zorganizowane zostało w roku 1917 w obecnym Leningradzie.

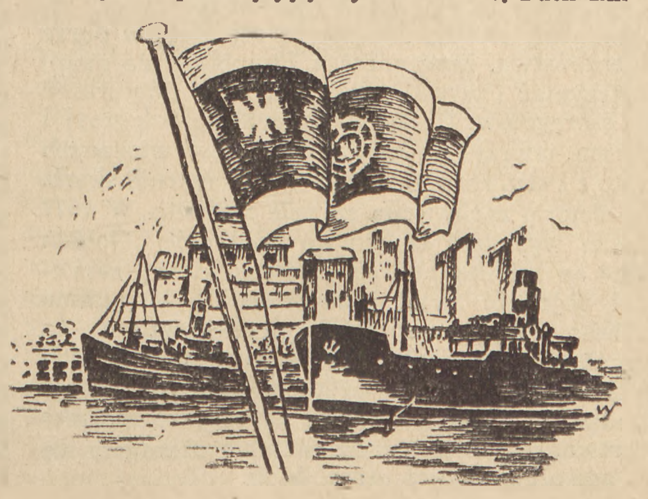
Tu i owdzie powstawać zaczęły samorzutnie „T-wa przyjaciół pułków", przez które społeczeństwo cywilne nawiązało wzajemność ze stacjonowanymi w tym czy innym mieście załogami.

Działalność ograniczała się do uświetnienia święta pułkowego, rozdawnictwa noworocznych upominków, opłatka i tradycyjnego jajka. Pomimo to zdarzały się wypadki charakterystyczne. W jednym z prowincjonalnych miast, gdzie towarzystwo przyjaciół pułku z burmistrzem na czele wyprawiało huczne święto pułkowe, oficerowie i żołnierze wzięli na ambit i postanowili się zrewanżować. I oto w przeciągu roku pułk odwzajemnił się miastu, przekształcając zapuszczoną główną ulicę w piękną, wysadzoną drzewami aleję, a oficerowie i podoficerowie odrestaurowali i opisali zabytki historyczne i pamiątki miejscowe. Takim niezwykłym darem pułk odwdzięczył się burmistrzowi i obywatelom miasta za okazane mu serce.

Sprawa troski i wdzięczności dla wojska jest bardzo na czasie i bardzo pożyteczna. Żołnierz nadzwyczaj ceni okazywane mu serce. Idźcie więc ku niemu, urządźcie świetlicę, gdzie by wypoczął i znalazł godziwą rozrywkę, zaopiekujcie się rannym, czy chorym, dopomóżcie do ułożenia listu do rodziny, podzielcie się z powracającym z niewoli jeńcem choćby kromką suchego chleba, a podany z serca smakować mu będzie niczym tort. Władze nie będą hamowały dobrych chęci a przeciwnie poprą wasze wysiłki, bo odciążycie je od pewnych zadań i staniecie się cementem i spoiwem wzajemności narodu i wojska.

Idei wzajemności narodu i wojska winien być dany trwały i nieprzemijający wyraz.

I. Puchalski



Z DZIEJÓW ANGLII

ANDRE MAUROIS tłum. WACŁAWA ROGOWICZA

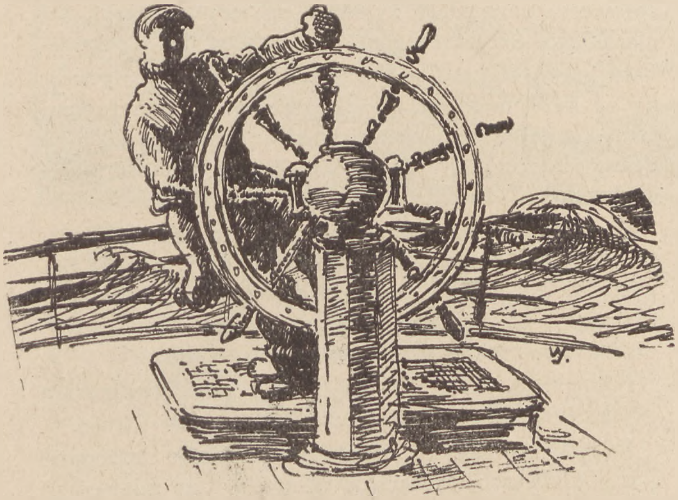
John Hawkins, syn armatora z Plymouth, pierwszy próbował zastąpić korsarstwo regularnym handlem z koloniami hiszpańskimi. Tyleż kupiec co marynarz, od czasów młodzieńczych brał udział w wyprawach na wybrzeża Gwinei i nauczył się sztuki porywania tam murzynów, których potem sprzedawał za dobrą cenę na Wyspach Kanaryjskich. W 1562, operując na własny rachunek zagarnął całą gromadę niewolników, którą wymienił w koloniach hiszpańskich na imbir i cukier. „Ta pierwsza podróż uczyniła z niego najbogatszego człowieka w Plymouth; druga, najbogatszego człowieka w Anglii". Podczas trzeciej podróży zawinął, dla zaprowiantowania się, do portu hiszpańskiego Saint Jean de Ulloa. Podczas, gdy tam przebywał, nadpłynęła flota hiszpańska. Hawkins nie był w stanie podjąć walki; próbował układów, ale był traktowany jak wróg przez hiszpańskiego wicekróla. Po powrocie poskarżył się królowej. Elżbieta, na radzie oświadczyła uroczyście, że pretensje Hawkinsa są niesłuszne, że posiadłości hiszpańskie winny być poszanowane i że marynarze, którzy by gwałcili traktaty, czynią to na własne ryzyko. Poczym przyjęła winnego na służbę, nie szczędząc mu pochwał, i mianowała go Skarbnikiem Floty, do której wniósł swe doświadczenie. Ale niezawodnie Hiszpania długo zachowałaby panowanie nad morzami, gdyby jej nie był wówczas wyzwał Francis Drake.

Francis Drake był marynarzem z bajki, śmiały aż do zuchwalstwa, zdolny skazać na śmierć któregoś ze swych zastępców, jeżeli dyscyplina pokładowa tego wymagała, i spędzić przyjaźnie ze skazańcem ostatnie godziny przed powieszeniem go, uwielbiany przez załogi mimo swej surowości i niebawem bożyszcze Anglii. Hawkins próbował bez powodzena prowadzić z koloniami hiszpańskimi legalny handel; Drake od razu skoczył obiema nogami w nielegalność. Z dwoma statkami i pięćdziesięciu ludźmi załogi zaatakował najsilniejsze placówki hiszpańskie i sprowadził do Plymouth swój mały okręt, obładowany złotem , w pewną niedzielę w porze nabożeństwa. Marynarze z Plymouth nie mogli wytrzymać i wyszli z kościoła, żeby dowiedzieć się szczegółów. Drake wylądował na przesmyku Darien, uderzył na karawanę mułów, wiozących złoto z Peru, rozproszył eskortę i zagarnął skarb. Ta historia zachwyciła skrycie Elżbietę. W 1577 Drake wyruszył znowu na pokładzie Golden Hind w wielką podróż, podczas której zamierzał objechać świat przez cieśninę Magellana i Indie. Wyprawa została przedsięwzięta na wspólny koszt wielu wspólników, wśród nich była i Elżbieta, która nadal oficjalnie potępiała te ataki w czasie pokoju na zaprzyjaźnione mocarstwo, niemniej jednak zaciekle domagała się po powrocie swojej części łupu.

Tym razem mała flota Drake'a była uzbrojona w działa i miała na pokładzie kilkuset ludzi. Uważał on, że to dość, żeby zaatakować wyspy i porty, gdzie Hiszpania miała tylko jedną twierdzę. Przybycie flotylli Drake'a zaskoczyło zarządców hiszpańskich. Anglicy żądali okupu, albo spalą miasto. Ale to były tylko dodatkowe zyski; istotnym celem Drake'a było znaleźć flotę, która co roku przywoziła z Eldorado ładunek złota i srebra. Między Limą i Panamą, Indianin, który wiosłował pagajem w zatoce i nie był w stanie odróżnić Hiszpana od Anglika, wziął Drake'a za jednego ze swych panów i wprowadził go do małej zatoki gdzie galera dowódcy floty, naładowana złotem, stała na kotwicy. Drake'owi nie pozostało nic innego do roboty, jak tylko przenieść skrzynie na swój pokład. Poczym, przepływając Ocean Indyjski i okrążając Przylądek Dobrej Nadziei, powrócił do Anglii w 1580 z ładunkiem trzystu dwudziestu sześciu tysięcy pięciuset osiemdziesięciu funtów (około dwustu milionów dzisiejszych franków). Z tego łupu lwią część dostała Elżbieta 700% powierzonych Drake'owi kapitałów. Wiozące ładunek zagrabiony Hiszpanom, wywiesił on, przejeżdżając koło Cartageny, banderę św. Jerzego.

Gdy w Hiszpanii dowiedziano się o tym wyczynie, wybuchła wściekłość przeciw marynarzom „Jezabeli Północy". Posłowi Hiszpanii polecono zaprotestować w Londynie. Elżbieta odpowiedziała, że nic nie wie o tej sprawie i z pewnością nie tolerowałaby nigdy bezczelnych ataków na posiadłości swego kochanego brata. Tymczasem Hawkins doprowadził flotę do stanu bojowego, a królowa poleciła swemu najlepszemu finansiście, Sir Tfomas'owi Gresham, zakupić dla niej broń w Antwerpii i działa w Malines. Czuła się widocznie już przygotowana, gdy sprowadziła posła Hiszpanii na pokład statku Drake'a, powiedziała mu surowym tonem, że Hiszpanie uważają go za korsarza, poczym. nakazawszy mu uklęknąć na pokładzie, uścisnęła go z całym spokojem majestatu i rzekła: „Wstańcie, Sir Francis". Wojna między Hiszpanią a Anglią stała się nieunikniona. W Hiszpanii polecono Inkwizycji sądzić wziętych do niewoli marynarzy angielskich jako heretyków. Sir Francis Drake na czele floty królewskiej pustoszył kolonie hiszpańskie i potwierdził prawo marynarzy angielskich do wolności mórz i wyznania. Filip wydał rozkaz przygotowania Wielkiej Armady w Kadyksie, by uderzyć na Anglię. Drake z niesłychaną śmiałością objechał Hiszpanię, wtargnął do tego warownego portu i zniszczył tam ogniem działowym najpiękniejsze galery bojowe. W kilka chwil galera (czyli krążownik na wiosłach) od tysięcy lat panująca na Morzu Śródziemym, została skazana na zagładę, na korzyść żaglowca.

Rejs jachtu „Gen. Zaruski"



Drugi Sejmik Żeglarski powziął decyzję zorganizowania Kursu Unifikacyjnego dla kapitanów i sterników morskich, aby przypomnieć technikę żeglarską, zebrać materiał do opracowania metody szkolenia i materiał do opracowania słownictwa żeglarskiego, i nawiązać stosunki żeglarskie z ZSRR i Szwecją.

Dzięki wydatnej pomocy Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Dowództwa Floty, Państwowego Urzędu W. F. i P. W. i Ligi Morskiej, Polski Związek Żeglarski doprowadził dnia 14 września r. b. prace organizacyjne do końca.

Tego dnia kursistów zaokrętowano na jachcie „Gen. Zaruski", zakotwiczonym w Gdyni.

1 września r. b. żeglarze nie opuszczają już pokładu jachtu. Ubrani w kombinezony drelichowe i granatowe berety, prezentują się dobrze. Patrząc na twarze widać dużą rozpiętość wieku. Podzieleni na 3 wachty, zapoznają się z „Gen. Zaruskim", pod przewodnictwem instruktorów, pełniących służbę oficerów. Obecność znajomych i publiczności na nabrzeżu i uwijanie się wokół „Zaruskiego" jednostek klubów Wybrzeża, zwiastuje bliskie podniesienie kotwicy.

Zbiórka kursistów na pokładzie, krótkie przemówienie kapitana, Prezesa Delegatury Wybrzeża, sekretarza generalnego P. Z. Ż. Po przemówieniach goście opuszczają pokład, a załoga zajmuje stanowiska manewrowe. Powoli łańcuch kotwiczny zostaje wybrany. Czterech kursistów w zgodnym rytmie kroczy dokoła kabestanu, a w końcu przy rwaniu kotwicy przechodzi w galop. Kolejno majestatycznie idą w górę bezan, grot i sztaksle. Wiatr silny, porywisty tężeje, z przyjemnością dorwał się do masy płótna i z wściekłością szarpał nią, chcąc ostrymi zębami i pazurami porwać na strzępy, lecz wkrótce zostaje ujarzmiony. „Gen. Zaruski" dumnie zatacza rundę. Załoga w wyrównanym szeregu wzdłuż burty salutuje zebraną publiczność, poczym „Zaruski" bierze kurs na Hel, w otoczeniu plejady małych jachcików „Zaruski" z pobłażliwością traktuje towarzyszy. Wkrótce żegna miłe towarzystwo, gdyż śpieszno mu do wytkniętego celu. Zadyszane jachciki pozostają daleko za rufą.

Na pokładzie roboty moc, pełna gotowość morska osiągnięta. Każda wachta, pod czujnym okiem instruktora porządkuje przydzieloną jej część pokładu. Nie słychać rozmów, każdy w skupieniu wykonuje swoją czynność. Po 6 ciężkich latach możemy oddychać pełną piersią na wodach Bałtyku, pod naszą banderą. Duma rozpiera starych żeglarzy, coś chwyta za gardło, łzy kręcą się w oczach. Morze nie zezwala na rozczulanie, żąda ludzi twardych, silnych, opanowanych. Szybko mija chwila słabości. Bałtyk ukazuje się w całej potędze. Fala rośnie z godziny na godzinę. Toczą się kolosy jeden za drugim, rozbijając się z sykiem. Z wielkim wysiłkiem toruje sobie drogę „Zaruski" wśród nich, zatacza się, potyka. Jednak z uporem wchodzi na grzbiety fal i dąży do wytkniętego celu. Wiatr wygwizduje na wantach znane stare melodie, przechodząc od czasu do czasu w potężny akord chóru przy akompaniamencie fal. Wysiłki Bałtyku nie długo dają na siebie czekać. Na zawietrznej, postaciami trzymającymi się want, wstrząsają drgawki. W ten sposób wymusza Bałtyk okup za pobyt na jego wodach. Wzrastający sztorm zmusza „Zaruskiego" do zrzucenia grota i kliwra. Pozostaje fok i zrefowany bezan. Lewym halsem przy silnym bajdewindzie, o 16 wieczorem osiągamy trawers południowego cypla Gotlandu, Hoburg. Z tą chwilą następuje odprężenie. Płyniemy wzdłuż wschodniego wybrzeża Gotlandu, które nas chroni od wściekłego sztormu.

Wolne wachty wychodzą na pokład, gawędzą o przebytym sztormie, sprawdzają światła na Gotlandzie. W pewnym momencie zapłonął na północy seledynowym światłem cały horyzont. Światło, z wąskiego pasma rozlało się szeroko, w końcu strzeliło ostrymi wąskimi igłami w górę. Ciągle drga, zmieniając natężenie. To zorza polarna wita „Zaruskiego", tworząc iluminację północnego nieba.

Po wspaniałym widowisku płynie pieśń załogi. Około północy pozostała na pokładzie tylko wachta służbowa. Z nastaniem dnia „Zaruski" odrefowuje bezan, stawia grot i kliwer. Praca na pokładzie wre, słychać rozkazy instruktora „pikfał grota wybrać", „gardę grota pompować". Załodze ręce odmawiają posłuszeństwa, lecz rozkaz musi być wykonany. Pompują gardę, pomagając sobie rytmicznym „ra_zem". Sztorm spowodował dużo drobnych uszkodzeń, wszystko trzeba na nowo umocować, naprawiać. Kiedy „Zaruski" wygląda już odświętnie, a załoga wyciąga kości, wystawiając je do słońca, rozlega się alarm „człowiek za brutą". To pomysł kapitana, który nie znosi bezczynności. Stanowiska manewrowe obsadzone w błyskawicznym tempie. Zaczynają się zwroty przez sztag, przez rufę. „Człowiek za burtą" w postaci koła ratunkowego jest złapany, lecz ocena kapitana jest ujemna, więc znowu to samo od nowa. Nareszcie po godzinnym ćwiczeniu ocena wypada dodatnio.

Dalszy czas wypełniony wykładami i dyskusjami na tematy żeglarskie. 17 września wieczorem osiągamy

bramę wejściową w szkiery Alma Grunde. Z tą chwilą wszystkie żagle zostają zrzucone i „Zaruski" idzie na motorze. Trzeba zachować wielką ostrożność w tym labiryncie wysepek. Po 2 godzinach rzucamy w cichej zatoce kotwicę. 18 z brzaskiem dnia podnosimy kotwicę i płyniemy na motorach do Sztokholmu. Pogoda wstrętna, silny deszcz, mała widoczność. Mimo niesprzyjających warunków pogody, pływanie wśród malowniczych wysp jest przyjemne. Domki pomalowane barwnie wśród zieleni, wyglądają jak zabawki dziecinne. 6 godzin wijemy się wśród krainy baśni. 18 o godz. 14 przybijamy do Sztokholmu.

Z ciekawością przyglądają się Szwedzi pięknej linii „Zaruskiego" i załodze. Po odprawie celnej i serdecznym przyjęciu załoga „Zaruskiego" wyrusza na zwiedzenie Sztokholmu. Podczas 3-dniowego pobytu w Sztokholmie żeglarze są goszczeni przez nasze poselstwo i przedstawicieli jachtingu szwedzkiego, którzy informują o swoim dorobku w ciągu 6 lat. Zapraszamy i oczekujemy miłych gospodarzy na naszym wybrzeżu w przyszłym sezonie żeglarskim.

Po 3 dniach pobytu, 21 przy wspaniałej pogodzie podnosimy żagle, biorąc na pokład gości w osobach p. ministra Ostrowskiego, przedstawicieli jachtingu szwedzkiego i dziennikarza. Z radością wypływa załoga, czując znów pod nogami pokład. Mijamy dziesiątki motorówek i jachtów szwedzkich. Złośliwy pech spotyka nas blisko Waxholmu. Siadamy na mieliźnie. 4 godziny ogromnego wysiłku z wywożeniem kotwicy, podwieszaniem łodzi ratunkowej na bomie grota i t. d. Z wielką ulgą czujemy, że drgnął „Zaruski" i powoli spływa. Wkrótce, w Waxholmie, żegnamy naszych gości i bierzemy kurs na Visby. Tym razem Neptun jest łaskawy. Nie przygotował żadnych niespodzianek. W Visby zabieramy na „Zaruskiego" 12 rozbitków z „Daru Żoliborza", który wypłynął z Gdyni, by nas odprowadzić, a sztorm zagnał go aż tu. Ciasnota ogromna, koja musi być dublowana, lecz humor i apetyt nie maleją. Po jednodniowym pobycie w Visby, „Zaruski" podnosi żagle i bierze kurs na Libawę. Bałtyk wydaje się zmęczony i senny po ostatnim szaleństwie. Służba wacht płynie spokojnie i sprawnie. Rozgorzały dyskusje na tematy języka żeglarskiego. Spolszczać, czy pozostawiać bez zmian.

26, koło południa, wpływamy do Libawy. Ślady wojny na każdym kroku, pełno wraków. W kanale spotyka nas ścigacz rosyjski i wskazuje miejsce postoju. Pełno jeńców niemieckich gapi się na banderę biało-czerwoną.

Po założeniu cum normalna odprawa celna. Wkrótce przybywa przedstawiciel Marynarki Wojennej Sowieckiej. Po krótkiej wizycie zaprasza kapitana „Zaruskiego" do kasyna. Przedstawiciel „Fizkultury" zaprasza załogę na przedstawienie teatralne.

Następnego dnia udajemy się z przedstawicielem „Fizkultury" do „Jacht Klubu Łotewskiego".

Zwiedzamy flotyllę, lokal. Prezes klubu informuje nas o kłopotach, pracach, o zdobyciu 3-go miejsca na regatach wewnętrznych ZSRR. Naszym gospodarzom wręczamy banderę P. Z. Ż. i proporczyk Y. K. P., prosząc gorąco o wizytę w naszych portach. 28 w południe zaopatrzeni w ropę opuszczamy Libawę.

Bałtyk po odpoczynku odżył w całej mocy. Silny wiatr W. N. zmusza do wzięcia holu. Uprzejmi gospodarze holują nas przez pole minowe wąskim fahrwaterem. Wychodząc z pola minowego oddajemy hol i trzykrotnym okrzykiem żegnamy załogę holownika. Przy wspaniałej żeglarskiej pogodzie „Zaruski" na swych skrzydłach pochłania mile, niosąc załogę bogatą w wiedzę żeglarską do portu macierzystego — Gdyni. Wydawało mi się, że widzę twórcę jachtingu Mariusza Zaruskiego, uśmiechającego się i chodzącego wśród nas, błogosławiąc i życząc owocnej pracy dla rozwoju żeglarstwa.

Zygmunt Koziński



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



POLSKA. 319 rocznica bitwy pod Oliwą.

28 listopada 1627 r. polska eskadra w składzie 10 jednostek: „Święty Jerzy“, „Król Dawid“, „Panna Wodna“, „Biegnący Jeleń“, „Wodnik“, „Arka Noego“, „Syrena“, „Tygrys“, „Biały Pies“ i „Delfin“, pod dowództwem adm. Arenda Dickmana odniosła pierwsze zwycięstwo morskie nad eskadrą szwedzką admirała Stjernskjölda. Szwedzi stracili 2 okręty: flagowy i „Sonne“, Polacy ani jednego. W bitwie tej padli obaj dowódcy, admirał Dickman i adm. Stjernsgjöld. Tak było przeszło 300 lat temu, dziś oba kraje łączą więzy szczerej i niezachwianej przyjaźni.

•

FRANCJA. Flota francuska poniosła w czasie ostatniej wojny b. dotkliwe straty, które obejmują 3 okręty bojowe, 9 krążowników, 1 awiomatkę, 22 duże kontrtorpedowce, 28 małych kontrtorpedowców, 49 okrętów podwodnych, 22 eskortery, 9 korwet, 13 kanonierek i patrolowców oraz 6 poławiaczy min. Straty te częściowo łagodzą się dzięki przyznaniu Francji przez aliantów licznych jednostek, a mianowicie:

Z Anglii — 1 lotniskowiec eskortowy „Dixmuide“ (ex ang. „Biter“) o wyp. 14500 t., 6 kanonierek typu ang. „River“ o nazwach „Aventure“, „Decouverte“, „Escarmouche“, „Surprise“, „Croix de Lorraine“, „Tonkinois“, 3 okręty podwodne po 626 t.: „Curie“, „Doris“, „Morse“, oraz kilka korwet typu ang. „Flower“ i ścigaczy typu „Fairmill“ po 80 ton.

Z USA — 6 eskorterów: „Algerien“, „Hova“, „Somali“, „Senegalais“, „Tunisien“, „Marocain“ po 1300 ton wyp., 32 niszczyciele okr. podw. typu „PC“ po 335 t. i 80 jednostek mniejszych (poł. min, patrolowce) o wyp. 280—300 t.

Z floty niemieckiej Francja otrzymała 4 wielkie kontrtorpedowce typu Z 43 (Seetier) po 3000 t., którym nadano nazwy: „Marceau“, „Hoche“, „Kleber“, „Desaix“; 4 jednostki typu „Elbing“ i „T“ po 1000 i 600 t., o nazwach „Alsacien“ „Bir-Hakein“, „Baccarat“ i „Lorraine“.

•

CHILE. Ze stanu floty został skreślony krążownik opancerzony „Gen“ O'Higgins“ o wyp. 7796 t. Była to najstarsza jednostka floty chilijskiej, spuszczona na wodę w r. 1897 na stoczni Armstronga, uzbrojona w 4 działa 203 mm. Skreślony został również kontrtorpedowiec „Alm. Lynch“ z . 1912 o 1850 t.

•

WIELKA BRYTANIA. 25 kwietnia 1946 r. zostały zakończone próby odbiorcze najnowszego angielskiego okrętu bojowego „Vanguard“ o wyp. 42500 t. „Vanguard“ został zaczęty 2 października 1941 r., a 30 listopada 1944 r. spuszczony na wodę. Uzbrojenie tej jednostki składa się z 8 dział 381 mm., 16 — 132 mm. i ok. 100 działek przeciwlotniczych. Budowa dalszych czterech jednostek tego typu: „Lion“, „Temeraire“, „Thunderer“ i „Conqueror“, została wstrzymana.

Postanowiono, że wszystkie krążowniki klas „C“, „D“, „E“ i „Hawkins“, zostaną skreślone z listy jednostek służby czynnej. Spośród tych okrętów poszły już na złom „Entreprise“ i „Diomede“. Ich los podzieliły także okręty podwodne „Otus“ i „P552 (ex ameryk. S 1) i kontrtorpedowiec „Scout“.

•

AUSTRALIA. W czasie ubiegłej wojny Australia straciła w walkach na morzu 3 krążowniki „Canberra“, „Sydney“ i „Perth“, 3 kontrtorpedowce, 2 kanonierki, 3 poławiacze min i kilka mniejszych okrętów. Obecnie w skład floty australijskiej wchodzą: 4 krążowniki: „Australia“, „Shropshire“, „Hobart“ i „Adelaide“, 11 kontrtorpedowców, 2 kanonierki, 12 fregat, ponad 50 poławiaczy min i kilka mniejszych jednostek.

•

KANADA. W wojnie 1939—1945 Kanada straciła 25 okrętów, w tym 5 kontrtorpedowców, 2 fregaty, 10 korwet, 3 okręty pomocnicze. Stan obecny floty wykazuje w porównaniu z rokiem 1939 poważny wzrost, gdyż obejmuje 2 krążowniki („Ontario“ i „Uganda“), 2 lotniskowce „Warrior“ i „Magnificent“, 16 kontrtorpedowców, 58 fregat, ponad 100 korwet, 3 pomocnicze krążowniki przeciwlotnicze, ponad 60 poławiaczy min i ok. 90 jednostek przybrzeżnych.

•

HOLANDIA. Zostały na nowo podjęte prace nad krążownikami „De Zeven Provincien“ i „Eendracht“ po 8350 t. wyp. i uzbrojeniu 10—150 mm., 14—40 mm., 8—13 mm. pl. i 6 ap. torp.

Eskadra indyjska powiększyła się o 8 poławiaczy min, przekazanych przez Australię. We flocie australijskiej 4 z nich nosiły nazwy: „Cairus“, „Cessnock“, „Tamworth“ i „Wollongong“.

•

ZSRR. Źródła angielskie podają, że flota sowiecka powiększyła się ostatnio o następujące jednostki: okręt bojowy „Archangielsk“ (ex ang. „Royal Sovereigen“) 29150 t., 8—381 mm., krążownik „Murmańsk“ (ex amer. „Milwaukee“) 7050 t., 12—152 mm. oraz okręty poniemieckie: krążownik „Nürnberg“ (6000 t., 9—150 m.), kontrtorpedowiec „Erich Steinbrinck“, „Friedrich Ihn“, „Z 33“, „Karl Galster“, torpedowce „T 12“ „T 17“, „T 33“, eskorter „F 7“ i tendry „T 107“, „T 158“, „T 196“. Nie zostały wzięte oczywiście pod uwagę okręty zbudowane w kraju, obejmujące jednostki wszystkich klas.

•

GRECJA. Flota grecka powiększyła się o 2 małe kontrtorpedowce ang. typu „Hunt“. Otrzymały one nazwy „Navarkhos Hastings“ i „Aegean“. Są one b. podobne do naszego „Ślązaka“.

Prawie cała flota grecka składa się z okrętów pochodzenia angielskiego.

•

USA. Poza użytym do prób z bombą atomową krążownikiem „Prinz Eugen“ z podziału floty niemieckiej Stanom Zjednoczonym przypadły torpedowce „T 4“, „T 14“, „T 19“, kontrtorpedowiec „Z 39“, eskortery „F 8“, „F 10“, okręt pomocniczy „Eduard Jungmann“ i żaglowce szkolne „Horst Wessel“ i „Albert Leo Schlageter“.

„Dar Pomorza" powrócił



Rufa na „Darze Pomorza"

Dnia 22 października statek szkolny Marynarki Handlowej, „Dar Pomorza", po przebyciu 9 tysięcy mil morskich i odwiedzeniu 6 portów zagranicznych na trasie Gdynia — Marsylia — Sztokholm — Gdynia w ciągu 2-miesięcznego rejsu, powrócił do portu macierzystego.

Powitanie załogi miało charakter niezwykle uroczysty, świadcząc o tym, jak ceni Naród pracę ludzi morza i młodego narybku.

Po przycumowaniu statku do mola weszli na pokład przedstawiciele rządu z wiceministrem Petrusewiczem na czele, władz wojskowych, partij i organizacyj społecznych.

Po raporcie komendanta statku, złożonym ob. Ministrowi, nastąpiły przemówienia i zabrał głos Prezes Ligi Morskiej ppk. Stanisław Kiryluk, który przybył specjalnie do Gdyni na tę uroczystość.

Przemówienie to podajemy w streszczeniu:

Obywatelu Komendancie, oficerowie, marynarze!

„W imieniu Ligi Morskiej witam Wasz statek i Was na ziemi ojczystej po powrocie z pierwszego powojennego rejsu.

Nie wątpię, że podczas tej podróży myśli Waszych najdroższych i najbliższych krążyły wokoło Was. Mogę zapewnić, że i Liga Morska myślała o Was nieustannie. Dowodem tego sprawdzalnym są wydawnictwa Ligi, w których znajdziecie ilustracje i opisy Waszego rejsu. Szliśmy w ślad za Wami, ciesząc się z przyjęcia, jakiego doznawaliście wszędzie na ziemi obcej, na ziemiach państw sprzymierzonych i zaprzyjaźnionych z nami.

Nie wątpię, że spełniliście obowiązek, jak przystało na marynarzy polskich, że potrafiliście utrzymać wysoko honor bandery, której godność powierzono Wam i Waszym dowódcom.

Podróż Wasza miała charakter propagandowy. Była zaprzeczeniem kłamliwych wiadomości o Polsce, rozsiewanych przez nieżyczliwe nam jednostki.

Powrót Wasz na ziemię ojczystą jest świadectwem, że Polska Demokratyczna żyje i żyć będzie, że marynarze jej pływać będą jak dawniej po morzach świata, jako synowie wolnej i suwerennej Rzeczypospolitej.

Obecność Wasza w portach obcych dała świadectwo prawdzie, że synowie tej ziemi gotowi są ponosić wszelkie trudy i pracować dla Polski. Bo walczyć o Polskę, my żołnierze i marynarze, potrafimy wszędzie. Ale pracować dla Polski chcemy na własnej ziemi, na własnych statkach i okrętach, na własnym wybrzeżu, we własnych kopalniach, fabrykach i zakładach pracy.

Wśród załogi „Daru Pomorza" są wychowańcy kadr Ligi Morskiej. Będzie ich więcej w latach najbliższych. Bo Liga Morska wzięła na siebie trud wychowania pracowników morza, ludzi morza, kładąc nacisk na przysposobienie i oddanie krajowi młodego narybku marynarzy, żeglarzy, szkutników i rybaków polskich.

Kończąc przemówienie życzę Wam i nadal Dobrych Wiatrów. Życzę, abyście byli dumą i chlubą polskiego narodu morskiego, żebyście strzegli honoru bandery naszej i żebyśmy mogli witać Was zawsze z tą samą radością, jak to czynimy dziś po powrocie z pierwszego rejsu.

Niech żyje marynarka polska, niech żyje nasz piękny statek „Dar Pomorza" jego dowództwo i załoga".

Zebrani podjęli ten okrzyk, poczym orkiestra odegrała hymn narodowy.

Wspólny obiad załogi z przedstawicielami rządu, wojska i społeczeństwa, urządzony w gmachu Szkoły Morskiej, wytworzył atmosferę, daleką od oficjalnych przyjęć. Serdeczna nuta przemówień i toastów dała wyraz uczuciom, jakie żywi cały Naród dla morza i pracowników morza.

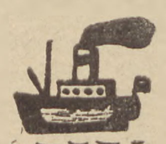
Wieczorek z tańcami zakończył miłą uroczystość, będącą świadectwem uczuć dla marynarza, dbałości o jego los, wyszkolenie i godziwą rozrywkę.

Uczestnicy wynieśli otuchę na przyszłość i przeświadczenie, że los morza i Wybrzeża jest troską całego Narodu.

* * *

W brytyjskiej strefie okupacyjnej Niemiec został odnaleziony i przejęty przez Polską Misję Rewindykacyjną „Zawisza Czarny", szkolny jacht Związku Harcerstwa Polskiego.

Według nadesłanych wiadomości szkuner jest w dobrym stanie i wkrótce przypłynie do kraju.



KONFERENCJA PREZESÓW OKRĘGÓW

W dniu 20 października b. r. odbyła się w gmachu Ligi Morskiej w Warszawie konferencja prezesów okręgów z następującym porządkiem dziennym:

Zagajenie,
sprawozdanie okręgów,
dyskusja nad sprawozdaniami,
plan prac Zarządu Głównego,
ustalenie terminu walnego zjazdu delegatów,
wolne wnioski.

Obradom przewodniczył ppłk. Stanisław Kiryluk, prezes Zarządu Głównego, któremu przy stole prezydialnym towarzyszył wicewojewoda Stefan Szudziński, wiceprezes Ligi Morskiej. W obradach uczestniczyli dawni działacze Ligi z generałem Juliuszem Rómmlem i dyr. Michałem Pankiewiczem na czele.

W zagajeniu prezes Kiryluk zobrazował działalność dotychczasową Ligi Morskiej i osiągnięcia na różnych polach. Brak sprawozdań z terenu utrudnia pracę, gdyż centrala nie może mieć obrazu rozwoju organizacji i działalności. Spowodował on opóźnienie zwołania walnego zjazdu delegatów i wprowadzenie Ligi na normalne tory pracy, kierowanej przez Zarząd z wyboru.

Sprawozdania okręgów pozwalają na wysunięcie następujących wniosków:

Praca naogół idzie sprawnie, ale tempo rozwoju nie jest zadowalające. Różnice osiągnięć poszczególnych okręgów są rażące. Niektóre potrafiły rozwinąć działalność, rokującą najlepsze nadzieje. Inne natomiast stanęły na martwym punkcie.

Liga jest dziś organizacją potężną, zasobną w sprzęt i flotyllę. Wysiłki wychowawcze i szkoleniowe uwieńczone są dobrymi skutkami. Korzyści, jakie daje Liga członkom, korzystającym z jej urządzeń, portów, przystani, pływalni, plaż, ośrodków, sprzętu, flotylli, domów wypoczynkowych i t. d. są niewspółmiernie duże w porównaniu ze składkami jakie opłacają członkowie. Należy to podkreślić jako atut werbowania nowych członków, którym Liga otwiera wiele możliwości spędzenia wczasów nad morzem i uprawiania sportów wodnych.

Na czele okręgów wybiła się **Łódź.** Okręg ten, jakkolwiek liczebnie słabszy od śląskiego, przoduje we wszystkich dziedzinach. Łódź nie tylko wywiązała się ze wszystkich zobowiązań finansowych wobec Zarządu Głównego, ale zdołała zebrać jeszcze pokaźną kwotę na fundusz budowy statków (zł. 100.000), ufundować trzy stypendia dla prymusów Politechniki Gdańskiej, Państwowej Szkoły Morskiej i Akademii Handlu Zagranicznego w Szczecinie. Pokaźna kwota około miliona zł., przekazana Zarządowi Głównemu z tytułu składek i wpływów z imprez, dowodzi ruchliwości i przedsiębiorczości zarządu okręgu.

Łódź rozwinęła działalność we wszystkich kierunkach. Zorganizowano 23 wycieczki na Wybrzeże i na Gopło, dostarczono uczestnikom środki lokomocji, urządzano imprezy odczytowe i pokazowe, wyświetlono 62 filmy morskie, urządzono kursy samochodowe, słowem czyniono wszystko, co żywotny okręg robić powinien, aby mieć własny program i własne zasoby finansowe, niezależnie od składek, które zresztą wpływają z terenu bez trudności.

Nawiązano do pięknej tradycji przedwojennej, gdy Liga Morska patronowała załogom okrętów i statków. Łódź objęła patronat nad załogą okrętu podwodnego „Żbik", wiążąc w ten sposób świat pracy z marynarką.

Łódź przekazała Zarządowi Głównemu piękny jacht pełnomorski w stanie budowy, który znajduje się na Gople w remoncie u szkutników.

Zasłużone oklaski nagrodziły sprawozdanie okręgu łódzkiego, jako wyraz uznania dla kierownictwa w osobie prezesa St. Szudzińskiego, dyr. Zielińskiego i prof. Szymankiewicza, których owocna praca winna być przykładem dla innych okręgów.

Planem prac na rok przyszły, przewidującym budowę przystani w Sieradzu, Tomaszowie Maz. i Łowiczu i poczynań na różnych odcinkach, zakończono sprawozdanie, pozwalające na wyciągnięcie wniosku, że w ramach Ligi Morskiej i pod jej banderą można zdziałać wiele dla przyszłości narodu morskiego.

Niespodziankę sprawił **okręg radomski,** wybijając się na czoło pod względem rozbudowy komórek organizacyjnych. Okręg posiada 143 oddziały i 52 koła szkolne, co jest zasługą tamtejszego nauczycielstwa. Sprawozdawczość okręgu radomskiego może służyć wzorem. Działalność finansowa na poziomie, rachunki, bilanse, preliminarze — wzorowe.

Dwa koła (przy Monopolu Tytoniowym i przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich) zebrały zł. 20.000 na budowę statków.

Imponująca jest ilość rozkolportowanych i sprzedanych periodyków Ligi Morskiej w tym okręgu. 3.600 egzemplarzy „Gazety Ściennej" L. M. rozprowadzono w terenie.

Hufiec morski liczy przeszło 300 członków, a 140 uczniów szkół przeszło przeszkolenie żeglarskie. Sekcja Kół Szkolnych prowadzi kursy modelarstwa i gromadzi zbiory dla Muzeum Morskiego.

Za działalność na odcinku młodzieżowym należy się okręgowi specjalne uznanie.

Okręg śląsko-dąbrowski z siedzibą w Katowicach, posiada 11 zorganizowanych obwodów i 5 w stadium organizacji. Pozostaje jeszcze 5 obwodów, nieobjętych zasięgiem okręgu.

Jest to okręg najliczebniejszy, posiadający blisko 80 tysięcy członków, w tym przeszło 10 tysięcy młodzieży zgrupowanej w 125 kołach szkolnych.

Okręg rozwija intensywną działalność w terenie, szczególnie wśród zakładów pracy w sferach robotniczych.

Okręg przekazał Zarządowi Głównemu około 700.000 zł. na poczet składek i wpływów z imprez.

Dbając o przygotowanie działaczy ligowych, którzy czuwać mają nad rozbudową organizacji, okręg urządził kursy dla prelegentów, na których przeszkolono 30 osób.

Wydawnictwa Ligi są systematycznie rozprowadzane w terenie. Wszystkie nowe komórki otrzymują komplety periodyków, zapobiegając w ten sposób przykremu zjawisku zwrotów wydawnictw po czasie.

Śląsk nawiązał do dawnych tradycyj Ligi, przejmując opiekę nad załogą S. S. „Śląsk", który w tym czasie zawinął do portu macierzystego. Delegacja okręgu powitała kapitana i załogę, zapraszając ich do zwiedzenia Śląska. W projekcie wydanie monografii statku wraz z opisami przeżyć załogi, zdobytych drogą konkursu wśród uczestników rejsów „Śląska".

Okręg zaprasza miasta w Polsce, aby za jego przykładem zaopiekowały się innymi statkami naszej marynarki! Na opiekę czekają statki: „Kielce", „Lublin", „Toruń", „Poznań" i inne. Nie wątpimy, że apel Śląska znajdzie echo.

Okręg wrocławski jakkolwiek rozpoczął pracę na terenie nowym, rozwija działalność organizacyjną w dobrym tempie. Okręg posiada stocznię (o działalności jej pisaliśmy w Nr październikowym), którą za-

bezpieczyła Liga Morska w roku ubiegłym, broniąc przed zakusami szabrowników i innych elementów destrukcyjnych. Stocznia pracuje nad remontem małych jednostek wodnych, a w roku przyszłym przystąpi do budowy nowych jednostek pływających na potrzeby Ligi.

Fakt, że skromnymi środkami dokonano niezbędnego remontu stoczni, wydobyto z wody zatopiony hangar, łodzie i dwa pomosty, świadczy najlepiej o zrozumieniu przez okręg istotnych potrzeb wodniaków ligowych.

Pod opieką obwodu Ligi w Głogowie znajduje się ośrodek wodny w Sławnie.

Wrocław posiadać będzie „Szkołę Żeglugi Śródlądowej", przeniesioną z Warszawy.

Dobrze zapowiada się **okręg białostocki,** który pomimo trudnych warunków terenowych i materialnych, ma już 72 komórki organizacyjne, w tym 37 kół szkolnych.

Brak szczegółowego sprawozdania utrudnia podanie bliższych danych o tym okręgu. Kwota zł. 150.000, wpłacona na rachunek Zarządu Głównego na poczet składek i dochodów z imprez, jest dowodem, że okręg pracuje i spełnia zadanie.

Okręg poznański szwankuje pod względem sprawozdawczym. Jakkolwiek posiada 95 komórek organizacyjnych, ośrodki te nie wykazują inicjatywy, ani działalności. Ofiarność Poznańskiego na rzecz potrzeb Ligi Morskiej dotychczas nie została pobudzona. Nawet doroczne „Święto Morza" nie zdołało pobudzić do życia ośrodków Ligi na tym terenie.

Miejmy nadzieję, że okręg w roku przyszłym nadrobi zaległości i dorówna innym okręgom w aktywności.

Ze smutkiem stwierdzić należy zamieranie działalności Ligi Morskiej na obszarze okręgu, który nosi miano **pomorskiego.** Bogate miasto z tradycją i zamożnością, jak Toruń, Grudziądz, Włocławek, są w zastoju. Żywotną jest Chełmża z własnym ośrodkiem wodnym, biblioteczką, łodziami żaglowymi, warsztatem stolarskim, wykonującym prace szkutnicze. Również Chojnice rokują nadzieję, jeżeli uda się postawić na poziomie stocznię i uzyskać połączenie z ładnym i znanym żeglarzom jeziorem Charzykowskim.

Niezrozumiałą jest ospałość Kruszwicy, która posiada piękne jezioro, ośrodek wyszkolenia wodnego Ligi Morskiej nad Gopłem i jest miejscem pielgrzymki licznych wycieczek w sezonie. Nie do pogardzenia są dla małego miasta dochody, uzyskane z pobytu nad Gopłem tysięcy osób, pozostawiających tam zapracowany grosz.

Okręg gdański posiada 8 zorganizowanych obwodów i 9 do zorganizowania. Działalność aktywną przejawiają dwa obwody: Gdynia i Gdańsk. Oddział sopocki rozpoczyna start.

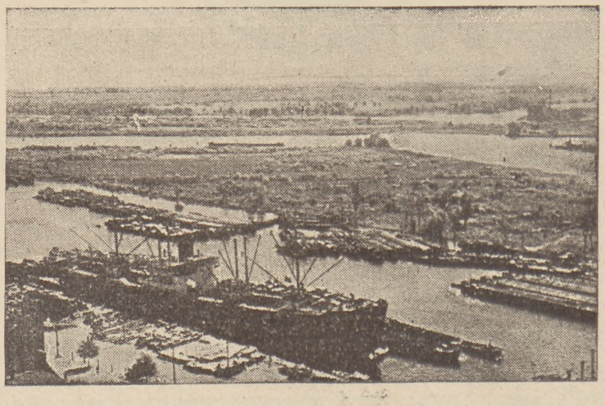
Gdańsk przeprowadził w okresie sprawozdawczym kurs modelarstwa, wystawę modeli, kursy dla przewodników. Gdańsk posiada własną plażę w Brzeźnie i dom wypoczynkowy w Jelitkowie.

Obwód Gdynia opiekuje się klubem „Gryf", rozporządzającym ładną flotyllą jachtową i prowadzi ośrodek szkoleniowy i warsztaty szkutnicze.

Okręg gdański ma trudne zadanie przed sobą. Jest on w sezonie letnim salonem Polski, co nakłada na niego specjalne obowiązki. Nie zapominajmy również, że utrzymanie flotylli morskiej powoduje ciężary przekraczające możliwości normalnej gospodarki. Gdańsk i Gdynia czynią starania o postawienie baraków mieszkalnych o pojemności 600 osób. Ułatwi to pracę w sezonie i rozwiąże problem wycieczek podczas lata.

Działalność **okręgu krakowskiego,** kierowanego przez dawnych działaczy Ligi, jest w dalszym stadium organizacji. Kraków wykazał żywotność z organizowaniem ośrodków wodnych w Rożnowie i Porąbce, **gdzie w roku bieżącym szkolono młodzież z wy**nikiem dobrym, czego dowodem jest uzyskanie przez 24 kursistów patentów żeglarskich. Szczegółowe sprawozdanie z Ośrodka dajemy oddzielnie.

Klub żeglarski „Szkwał" jest pod opieką działaczy ligowych i wykazuje dużą żywotność.



Port

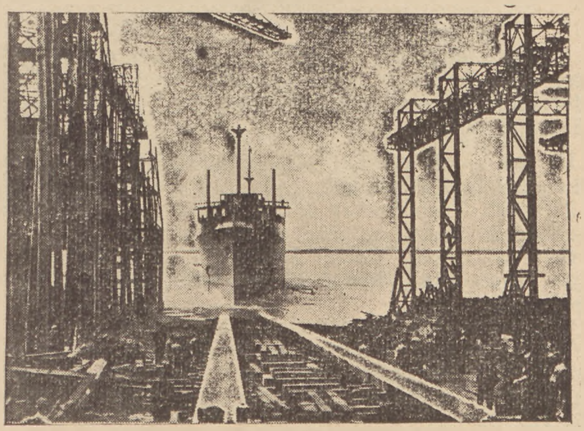


Solenie śledzi

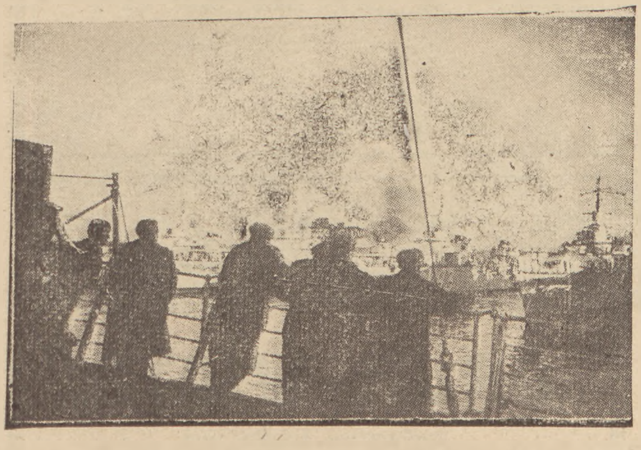


Uczestnicy kursu modelarstwa L. M. w Gdańsku

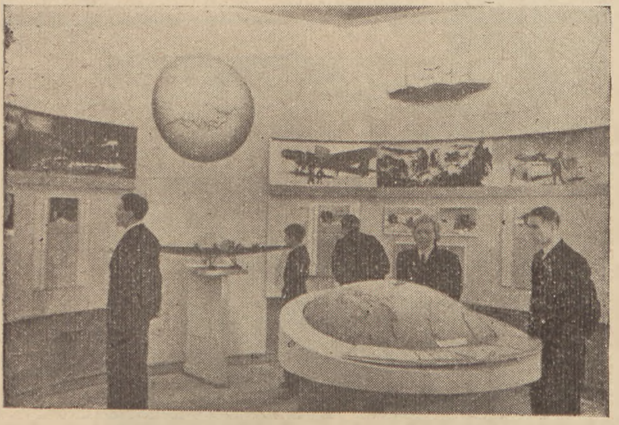
Okręg warszawski, jak cała stolica, ma wiele przeszkód do przezwyciężenia, aby stać się znowu stołecznym okręgiem Ligi Morskiej. Wszystko tu jest w odbudowie i budowie. Ilość 117 komórek organizacyjnych, liczba 25 tysięcy członków świadczy, że okręg warszawski znajduje się na drogach rozwoju.



Wodowanie jednego ze świeżo wybudowanych statków oceanicznych



Francuska flota wojenna



W Leningradzie otwarto wystawę badań biegunowych

Troską okręgu jest dom „Dom Rybaka" w Wielkiej Wsi, pochłaniający duże fundusze dla zabezpieczenia i wyremontowania przed oddaniem go do użytku.

Okręg rzeszowski jest w położeniu najgorszym bodaj w porównaniu z innymi okręgami. Brak ośrodków wodnych, zniszczenia wojenne, nie sprzyjają rozwojowi idei morskiej. A jednak Rzeszów zdołał zorganizować 4 obwody, 7 oddziałów i 7 kół szkolnych, dbając o dalszy rozwój komórek organizacyjnych.

Czasopisma Ligi są dobrze rozprowadzone i docierają wszędzie, niosąc hasła morskie wśród ludzi lądu.

Okręgi kielecki, szczeciński i olsztyński nie nadesłały sprawozdań, ani delegatów na konferencję prezesów.

Reasumując, stwierdzamy, że rozwój Ligi Morskiej nie zależy od trudności terenowych, ani od zamożności ośrodka, lecz od inicjatywy kierownictwa. Przykładem pozytywnym są Białystok i Rzeszów, mające trudne zadanie przed sobą, a jednak prowadzące robotę z wiarą w wartość wysiłku. Przykładem negatywnym są obwody w miastach tego typu, co Toruń, Grudziądz, Gniezno, Włocławek, Kruszwica, gdzie, pomimo idealnych warunków pracy w imię ideologii Ligi Morskiej, nie zdołano pobudzić do życia społeczeństwa. Czeka ono na inicjatywę i będzie realizowało hasła Ligi, gdy przemówi ktoś właściwym językiem i porwie do pracy własnym przykładem.

Termin Walnego Zjazdu Delegatów nie został definitywnie ustalony na konferencji. Prezes St. Kiryluk oświadczył jednak, że Zarząd Główny zdoła w ciągu miesiąca od daty otrzymania sprawozdań z okręgów i zakończenia prac komisji rewizyjnej zwołać Walny Zjazd, na którym delegaci wybiorą naczelne władze Ligi, z obowiązującym statutem, nadanym przez Radę Ministrów.

St.

* * *

POŚWIĘCENIE SZTANDARU LIGI MORSKIEJ W BYTOMIU

W dniu 27 października b. r. odbyło się w Bytomiu na Śląsku Górnym poświęcenie sztandaru, ofiarowanego Obwodowi bytomskiemu Ligi Morskiej przez tamtejsze kupiectwo.

Podniosła uroczystość, rozpoczęta nabożeństwem w kościele św. Barbary, miała przebieg podniosły i imponujący. W pochodzie z kościoła do Filharmonii wzięły udział organizacje bytomskie i tłumy publiczności, zwabione doborową muzyką orkiestry górników i barwnym orszakiem młodzieży z kadry morskiej, kroczącej w mundurach pod banderą Ligi.

Akademia w Filharmonii zgromadziła liczne zastępy członków i sympatyków Ligi. Program urozmaicony śpiewem chóru „Lutnia" pod dyr. prof. Kryczyńskiego, grą orkiestry górników, przemówieniami okolicznościowymi na temat ideologii i działalności Ligi, pozostawił na uczestnikach silne wrażenie, przyczyniając się do popularyzacji Ligi i jej programu. Wyrazem uznania dla organizatorów była ofiarność społeczeństwa bytomskiego, które nie szczędziło w tym dniu grosza, wbijając gwoździe w drzewce nowego sztandaru.

Podwieczorek taneczny zakończył to święto, krzepiące na duchu i rokujące najlepsze nadzieje na dalszy rozwój Ligi Morskiej w obwodzie bytomskim.

OSOBISTE

Prezes Okręgu Ligi Morskiej Dr. Inż. Salcewicz mianowany wiceministrem przemysłu.

W imieniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Zarządu Okręgu w Katowicach składamy Prezesowi Dr. Inż. Salcewiczowi serdeczne gratulacje z powodu nominacji na wiceministra.

Dr. Salcewicz pełnić będzie nadal obowiązki Prezesa Okręgu Katowickiego, korzystając z częstych bytności w Katowicach w sprawach służbowych.

W artykule o dawnych działaczach Ligi Morskiej i Kolonialnej, współpracujących obecnie z Zarządem Głównym Ligi Morskiej pominięte zostało nazwisko gen. Juliusza Rómmla, biorącego udział w pracach Komisji Doradczej.

ZAPOTRZEBOWANIE NA STATKI AMERYKAŃSKIE

O zakup statków, wybudowanych seryjnie podczas wojny, których Stany Zjednoczone A .P. posiadają obecnie nadmiar, ubiegają się ogółem 24 państwa. Pragną one zakupić łącznie 664 statki. Największe zapotrzebowanie zgłosiły Chiny, które chcą nabyć 162 statki. Polska zgłosiła już zapotrzebowanie na 2 statki, a sprawa zakupu dwóch dalszych jest w trakcie załatwiania.

D. D. T. W WALCE Z INSEKTAMI NA PLAŻACH.

D.D.T. jest silnym środkiem przeciw wszelkim insektom. D.D.T. w czasie wojny w znacznym stopniu przyczynił się do zwalczania wszelkich chorób zakaźnych, rozprowadzanych przez ukłucia wszelkiego rodzaju insektami, jak np. przy tyfusie lub malarii. W wielu wyzwolonych krajach D.D.T. spełnił ważną rolę przy polepszaniu warunków sanitarnych ludności.

Ostatnio zastosowano D.D.T. na plażach dla wytępienia robactwa gnieżdżącego się na piaskach, t. j. komarów, much i t. p. D.D.T. użyty w formie płynnej i rozpylany za pomocą wojskowych przyrządów zadymiających, pokrywa drobną mgłą 1 hektar ziemi w ciągu 2,5 minut.

D.D.T. dał wspaniałe wyniki, niszcząc wszelkie owady i pasożyty na przeciąg kilku dni, po użyciu go na plaży.

Przyjemnie jest opalać się na takich plażach, pozbawionych much i wszelkiego robactwa.

USIS.

HELIKOPTER W SŁUŻBIE MORSKIEJ

Nieocenione usługi w czasie wojny oddał samolot typu Helikopter. Również obecnie w czasie pokoju zastosowuje się go w różnej dziedzinie gospodarczej Stanów Zjednoczonych. Ostatnio użyto helikoptery do szybkiego rozprowadzania poczty do poszczególnych dzielnic w wielkich miastach Stanów Zjednoczonych. W usługach na morzu helikopter gra również bardzo poważną rolę. Największą jego czynnością obecnie w erze pokoju jest wyławianie rozbitków podczas szalejącej burzy z miejsc, gdzie nie ma dostępu innymi środkami.

USIS.

OKRĘTY OCHRONY WYBRZEŻA STANÓW ZJEDNOCZONYCH WZNAWIAJĄ PRACĘ POKOJOWĄ

W czasie wojny, żywotną gałęzią Narodowych Sił Zbrojnych były Amerykańskie okręty ochrony wybrzeża, uzależnione w czasie pokoju od Departamentu Skarbu. Obowiązkiem ich było ochraniać rejsy statków na pełnym morzu oraz na wodach spławnych Stanów Zjednoczonych, przestrzeganie prawa morskiego i ochrona życia ludzkiego oraz własności.

Okręty ochrony wybrzeża usuwają i niszczą wraki, oczyszczają niebezpieczne szlaki wodne, budują i utrzymują latarnie morskie, boje, radiowe i inne przyrządy sygnalizacyjne, jak również stacje meteorologiczne. Służba ich udziela również pomocy przy ratowaniu i wyciąganiu z fali tonących. Kierownictwo ich zatwierdza plany konstrukcyjne lub dotyczące naprawy okrętów i wydaje licencje, jak również zatwierdza oficerów, pilotów i marynarzy.

Okręty ochrony wybrzeża utrzymują swoją akademię w New London Connecticut, celem fachowego wykształcenia kadetów do specjalnych poruczeń, którzy przechodzą 4-letni kurs. Utrzymywane są również liczne stacje ćwiczebne dla ćwiczenia rekrutów, jak również dla personelu tych okrętów, czyniących postępy w ćwiczeniach i dla oficerów otrzymujących później specjalne instrukcje.

USIS.

* * *

Statut Ligi Morskiej nadany przez Radę Ministrów jest do nabycia w administracji wydawnictw Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok Nr 10. Cena egzemplarza zł 10.—.

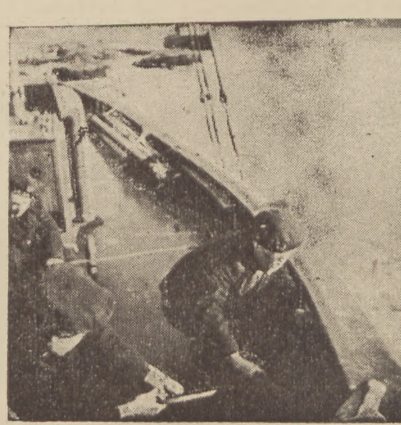
Uwaga — Biblioteki Kół, Oddziałów, Obwodów i Okręgów Ligi Morskiej.

Związek Gospodarczy Miast Morskich wydał 12-cie monografii miast, należących do Związku:

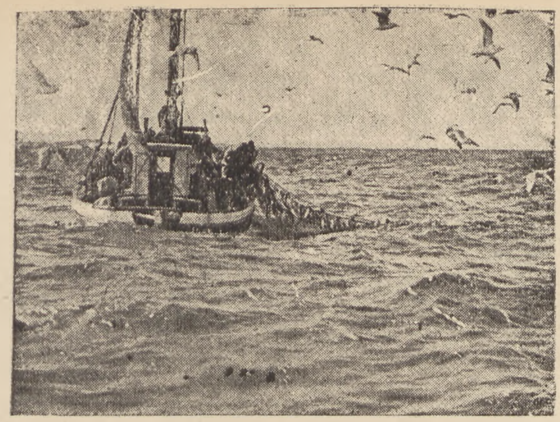
Gdynia, Sopot, Łeba, Tolumicko, Elbląg, Derłów, Ujść (Postomin), Wołyń, Puck, Świnoujście, Kamień, Frombork.

W druku Szczecin, Gdańsk i in.

Wydawnictwa znajdują się na składzie głównym w Spółdzielni Morskiej, Sopot, u.l Morska 4. Wysyłka książek za zaliczeniem pocztowym — cena kompletu 266 zł.



Szorowanie pokładu



Kuter rybacki wybiera wypełnione sieci na połowach dalekomorskich.



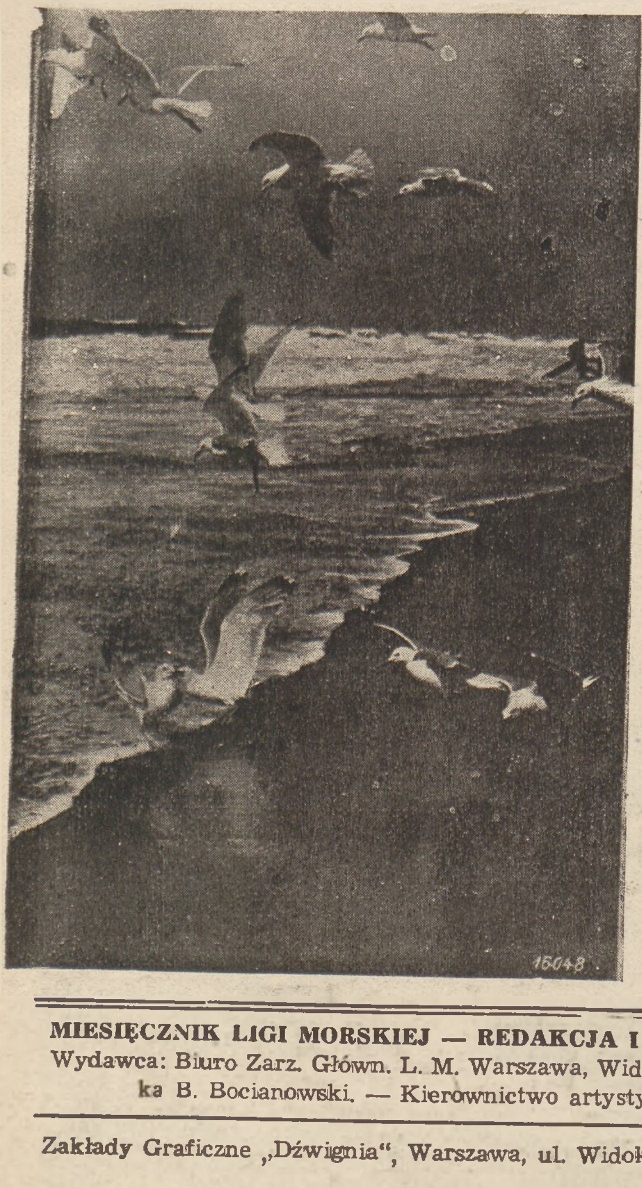
Wieczór na wybrzeżu rybackim.



Na wyspie Wolin praca rybaków wre.



Wybieranie sieci przy połowach przybrzeżnych.



MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ — REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10.
Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M. Warszawa, Widok 10. Tel. 86-210. Redaguje zespół redakcyjny. — Okładka B. Bocianowski. — Kierownictwo artystyczne Wł. Siwierski. — Konto P. K. O. Nr I 1020.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Warszawa, ul. Widok 24. B-05630

Cena 15 zł.



Wyładunek ryby bieługi w porcie Astrachań.

MORZE



Solenie ryby.

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ — REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10
Wydawca: Biuro Zarządu Głównego L. M. Warszawa, Widok 10. Tel. 86-210. Redaktor naczelny dr Bronisław Miazgowski. — Kierownictwo artystyczne Wł. Siwierski. — Konto P. K. O. Nr I-1020.

Zakł. Graficzne „Dźwignia", Warszawa, Widok 24. B-14502

Cena 15 zł.